
МАРТ 2004
ИЗДАЕТСЯ С 1991 г.
WWW.MOTO.ZR.RU
МОТО
ИЗДАТЕЛЬСТВО За рулем
ТРЮКИ АМЕРИКАНЦА
ISSN 0869-5628
03
9 770869 562049
BMW: НОВЫЙ ОППОЗИТ
ПЕРВЫЙ ТЕСТ
ТЕСТЫ:
BMW R1200GS
HONDA RC211V5
YAMAHA YZF-M1
HONDA FIREBLADE CBR1000RR
SUZUKI SV650S
HONDA И YAMAHA ДЛЯ РОССИ
ЧЕРЕЗ ДЕВЯТЬ ГРАНИЦ В ОДИНОЧКУ
НЕЗЛОЙ FIREBLADE
СИЯНИЕ GOLD WING
«ПРАВОРУЛЬНЫЕ» – В ЗАКОНЕ
ВСЕ СКУТЕРЫ-2004
ШЕДЕВРЫ ПЕТРА МОЖАРОВА



В ритме твоего сердца

R1
EXUP DELTABOX V
2004

С 2004 года оснащается инерционным наддувом, мощность 172 л.с.

Мототехника Yamaha 2004 модельного года



New FZ 6 Fazer





New FZ 6

ПАНАВТО Ко

ЗАО «Панавто Ко» — официальный дистрибьютор YAMAHA в России

Москва, 2-я Звенигородская, 13, метро «Улица 1905 года»

Мотосалон: 780-5555, 974-62-68. Сервис, запчасти: 974-79-68. Одежда, аксессуары: 974-13-22

Информация о дилерской сети на **www.panavto.ru**

ДП ПАНАВТО — официальный дистрибьютор YAMAHA в Украине

01001, Украина, Киев, Музейный пер., 4,   тел./факс: +380/44/ 490-55-74

Мотосалон: Киев, Кольцевая дорога, 22. т/ф.: +380/44/494-31-44

В НОМЕРЕ:

с.16 Козыри Росси

с.108 «Париж-Дакар»

с.64 Сноу-драйв №1

ТЕХНИКА

РЫНОК

МОТОКЛУБ

Журнал МОТО
№03 (138)/2004
Издается с 1991 г.
Учредитель – ОАО «За рулем»

«МОТО» magazine
№03 (138)/2004
Issued since 1991 by «Za Ruliom» Publishing House

Тираж номера **Circulation** **88 000 экз.**



Сертифицирован Национальной тиражной службой России
The circulation is certified by the National Circulation Service

Генеральный директор ОАО «За рулем»
Валерий ПУШКОВ
Главный редактор
Максим ЮРЧЕНКО
Editor-in-Chief
Maxim YURTCHENKO
Зам. главного редактора
Сергей ГРУЗДЕВ
Отв. секретарь
Дмитрий ЮДИН

Наука, техника, информация
Александр ВОРОНЦОВ (зав. отделом)
Испытания
Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ
Безопасность, туризм, спорт
Иван КСЕНОФОНТОВ (зав. отделом)
Николай САМАРИН
Эксплуатация, экспертиза
Александр ЛЕБЕДЕВ (зав. отделом)
Борис ДАХНОВСКИЙ
Оформление
Сурияна ВОЛКОВА (зав. отделом)
Наталия ДОЛГАЯ (дизайн)
Татьяна ШУЛЕПОВА (верстка)
Корректура
Татьяна КАРАГОДИНА
Перевод
Татьяна КОДАЧЕНКО

Реализация журнала
Антонина ДИРИЧЕВА
тел.: (095) 267-30-65, (095) 267-64-93

Цветоделение
Дизайн-центр «За рулем»
тел. (095) 978-21-91; факс (095) 250-26-41

Рекламное бюро «За рулем»
Семен ШАДРИН
тел. (095) 961-11-55
Александр МУХИН
тел. (095) 961-11-50

Журнал зарегистрирован 01.06.93 г.
Комитетом РФ по печати, рег. №0110725
Выходит один раз в месяц.
Формат 207Х270.
Отпечатано в типографии G. Canale (Италия) компанией OTA LLC.

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 (Address: 10, Seliverstov per., Moscow 107045, Russia). Тел. (Tel.): (095) 207-33-49,
телефакс (fax): (095) 737-41-92;
E-mail: moto@zr.ru, http://www.moto.zr.ru.

Цена журнала по каталогу «Роспечати» – 24 руб., розничная цена – свободная. Подписка – во всех отделениях связи СНГ. Подписной индекс по каталогу «Роспечати»: на полгода – 70594, на год – 72391.

Вниманию авторов! Обязательно указывайте ваши ФИО, почтовый адрес (с индексом), паспортные данные (серия, номер, кем и когда выдан), ИНН, номер свидетельства пенсионного страхования, дату и место рождения, номер телефона.



с. 92 Фрирайд



с. 86 Неближний Восток

с. 28 RR



с. 34 «Спорт+»



с. 100 Экспорт таланта

с. 48 Мото-шоу

РЕМЗОНА

СПОРТ

МОДЕЛИ:

TORNADO РАЗДЕВАЕТСЯ



Иллюстрация Benelli

Слухи о появлении мотоцикла в стиле «нэйкед» на базе спортбайка Benelli Tornado бродят уже давно. Теперь они наконец получили официальное подтверждение: компания распространила эскизы будущего «стрита». Техническая основа остается «торнадовской»: 3-цилиндровый двигатель мощностью более 140 л. с., композитная рама из хром-молибденовой стали и алюминиевых отливок, полностью регулируемые подвески. Презентация новинки «в железе» состоится в ближайшее время – следите за нашими публикациями!

ВСТРЕЧАЙТЕ РОССИЙСКИЙ СКУТЕР

Этого события не просто ждали – приходится лишь удивляться, почему оно не произошло до сих пор! Российская компания «БалтМоторс» из Калининграда начинает сборку китайских скутеров Quingqi («Чинчи»). «БалтМоторс» – не новичок в этом секторе рынка: уже более шести лет продает и обслуживает мототехнику в качестве официального дилера Bombardier и Yamaha в Калининградской области. Вряд ли нуждается в представлении и концерн Quingqi: крупнейший производитель мототехники в Китае (более двух миллионов машин ежегодно!) работает в тесном контакте с японской корпорацией Suzuki. На первых порах «БалтМоторс» планирует организовать сборку нескольких моделей 50-кубовых и 125-кубовых скутеров, но если дилеры проявят интерес, не исключены поставки также мотоциклов (125 и 250 см³) и ATV. В этом году компания запланировала собрать 5000 машин. Уже заключены дилерские соглашения с 20 партнерами в Москве, Санкт-Петербурге, Ростове-на-Дону и других городах России. Еще бы, цены более чем привлекательны: от 586 долларов за простой 50-кубовый скутер до 1679 за самый «навороченный» 125-кубовый. Наша редакция планирует в ближайшее время организовать тесты китайско-российских новинок.

Напомним, что это уже не первая попытка концерна Quingqi выйти на постсоветский рынок. Несколько лет назад он организовал совместное предприятие с литовским заводом «Вайрас». Но развитию СП помешал приснопамятный августовский кризис 1998 года, не оправдались и надежды выйти на европейский рынок. Наверняка вторая попытка окажется успешной.

Фото Quingqi



BMW – СПОНСОР БОЛЬШОГО ТЕАТРА

Компания BMW Russland Trading и Государственный академический Большой театр подписали договор о сотрудничестве. Первый шаг сделан: звездам одной из величайших театральных сцен мира передан лимузин класса «премиум» BMW 745 Li. На время действия контракта он будет именоваться офицальным автомобилем Большого театра. Кроме того, баварский автоконцерн ссужает деньги (сумма конфиденциальна) на постановку спектаклей, а также реконструкцию здания ГАБТ.



Ген. директор ГАБТ Анатолий ИКСАНОВ и ген. директор BMW Russland Trading Кристиан КРЕМЕР

Фото BMW Russland Trading

ПРОЕКТ ОБРАСТАЕТ «МЯСОМ»

Чем ближе к своему воплощению проект возрождения марки Moto Morini, тем больше информации о будущем мотоцикле. По уточненным данным, двигатель новинки – V-образная «двойка», с углом развала цилиндров 90 градусов, двумя верхними распредвалами и четырьмя клапанами в каждой головке. Ее мощность – более 100 л. с. с 950 см³ рабочего объема. Силовой агрегат найдет свое место в традиционной для итальянцев пространственной стальной раме типа «птичья клетка». Сама же машина будет решена в стиле cafe-racer 70-х годов – именно такие «твины» Moto Morini (на фото) пользовались популярностью в ту эпоху. Возможно, компания Motori Franco Morini представит новинку уже в сезоне 2005 года.



Фото Moto Morini

300 ТЫСЯЧ – НЕ ПРЕДЕЛ

Harley-Davidson, могучий и ужасный, отпраздновал не только свой «вековой» юбилей, но и получение рекордной годовой прибыли. Причем продажи растут уже 18-й год подряд! В 2003 году концерн продал более 291 тысячи мотоциклов – на 10,4% больше, чем годом ранее. Это колоссальный рост! Львиную долю в общей программе составили кастомы серий FXD, FLS и FXS (46,7%), за ними в рейтинге популярности следуют «туринги» серии FLH (28,4%) и Sportster (19,6%). А вот революционной модели V-Rod продано всего 15,5 тыс. штук – на 3,5 тысячи меньше, чем в 2002 году.

Неплохо идут дела и у дочерней компании Buell. Правда, в абсолютных цифрах – явный спад: 9974 мотоцикла против 10943 в 2002 году. Но это лишь за счет провала дешевой 1-цилиндровой модели Blast, сбыт которой упал вчетверо. А продажи «настоящих» 2-цилиндровых Buell выросли на 27,5%.

Президент концерна Джеффри Блюштайн заверил, что и замаячившая на горизонте цифра «300 000» – не предел. Его амбиции простираются куда дальше: он планирует, что в 2007 году компания выпустит 400 000 мотоциклов. А там!.. Почему бы не подумать и о миллионных тиражах!



Фото Harley-Davidson

ЕСЛИ ТЕБЕ КАСТОМАЙЗЕР ИМЯ,

его крепи делами своими. Парень, ты же сам назвал свою контору West Coast Choppers! Вот и клепай себе чопперы, не выеживайся.

Но у американца Джесси Джеймса, основателя и владельца вышеупомянутой «конторы», а по совместительству – ведущего популярного телешоу Monster Garage, свои взгляды на жизнь. Не зря же он – полный тезка легендарного бандита времен освоения Дикого Запада. Считая, что «имя обязывает», он порою откалывает совершенно неожиданные трюки. Вот свежий пример: американское отделение концерна Honda предоставило ему мотоцикл Honda VTX1800 и энную сумму денег, сопроводив сей дар просьбой «сотворить что-нибудь этакое». Если боссы, по-детски доверившись названию «конторы», ожидали заполучить очередной чумовой чоппер, то они жестоко просчитались. Потому что Джеймс изваял... стритфайтер! Причем машина явно выдержана в британских традициях, являя современное прочтение какого-нибудь Norvin (популярное среди британских «самодельщиков» 50- и 60-х годов сочетание ходовой Norton с V-образной «двойкой» Vincent). Дебют мотоцикла состоялся на Long Beach International Motorcycle Show.



Фото Fototime

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ «КРОССАЧ»

Ну ладно, я понимаю: городской электробайк, ну скутер – это еще куда ни шло. Но кроссовый мотоцикл с электродвигателем? Такую продукцию предлагает компания ElectricMoto из американского штата Орегон. На первый взгляд,



Фото ElectricMoto

параметры электро-кроссача не впечатляют: замеренная на динамометре мощность на заднем колесе всего 18,2 л.с., максимальная скорость – 72 км/ч. С другой стороны, и весит-то машинка лишь 75 кг (с батареями!), а комплектация достаточно серьезна: так, спереди стоит телескопическая, полностью регулируемая вилка Marzocchi Super Monster с ходом 300 мм. Питание – от 48-вольтовых аккумуляторов емкостью 16,7 А.ч.

ПОЛНЫЙ? ВПЕРЕД!

Похоже, идея полного привода для мотоциклов становится все более популярной. Свою версию недавно представила американская компания Christini Technologies. В отличие от успешно использованного концерном Yamaha гидравлического привода, предложенная Christini схема (защищенная патентом № 6505699) – полностью механическая. От силового агрегата цепь приводит расположенную под седлом «раздатку», затем идет передача валом к рулевой колонке. Оттуда привод переднего колеса осуществляется двумя валами, вращающимися в разные стороны – по утверждению инженеров компании, именно эта «изюминка» сводит на нет нежелательный момент, стремящийся развернуть вилку. Привод переднего колеса подключается лишь при пробуксовке заднего. Интересно, что первоначально система была разработана не для мотоцикла, а для горного велосипеда.



Фото Christini

БУДЕТ – НЕ БУДЕТ...

Появится ли на свет дорожный спортбайк Honda с мотором V5, созданный по образцу чемпионского мотоцикла Валентино Росси? Сотрудники итальянского журнала Tuttomoto уверены в том, что «пятерке» – быть! Они даже поместили на обложку рисунок, составленный на основе «шпионской» информации. По данным итальянской редакции, мощность 990-кубового двигателя дорожной версии – 190 л. с. В трансмиссии появится электронное управление сцеплением, разжимающее диски при резком сбросе газа – чтобы не блокировалось ведущее колесо. А вот ходовая часть машины останется такой же, как у современного CBR1000RR Fireblade – она уже подобна той, что на «гранприйной» машине.

Тем временем упорно циркулируют слухи о том, что к сезону 2005 года Honda выставит гоночный мотоцикл с 6-цилиндровым



двигателем. Так что скоро будем гадать: быть или не быть серийной «шестерке»?

НЕ ПЕРЕКЛЮЧАЙ!

За свою пока недолгую, но бурную жизнь американец Клай Ридли успел сменить немало занятий. Он выпускал вертолеты, пляжные тапочки и оборудование для сварки пластиковых труб, а теперь его потянуло к мотоциклам. «Что за чертовщина? – задал он себе вопрос. – Почему мои соотечественники на дух не переносят автомобилей без «автомата», но мирятся с «перетыкалками» на мотоциклах?» И основал компанию для производства «автоматических мотоциклов». Внешне они – классические круизеры, но непривычно скромного для Америки рабочего объема: 600 или 700 см³ (эти V-образные «двойки» – собственного производства!). Моторы сблокированы с клиноременными вариаторами, передача на заднее колесо – цепью. Впрочем, для упрямцев Ридли выпускает и мотоциклы с силовым агрегатом Harley-Davidson Twin Cam.

РОСМОТОПРОМ

«ТОЛКАЧИ» ДЛЯ ИНТУРИСТОВ

На Гаврилоямском машиностроительном заводе, что в Ярославской области, выпущен первый опытный образец колесного «толкача» для лыжника разработки москвича Евгения Чучина. За базу взят выпускаемый серийный мотоблок «Салют». На заводе нацелены развернуть серийный выпуск этой машины. Первая партия будет поставлена в отель «Интурист-Кострома» для парка развлечений гостей. В дальнейшем на



предприятии на базе «Салюта» собираются выпустить четырехколесник, «надстроенный» на серийный мотоблок.

ШАГ К КРАЮ МОГИЛЫ?

Известие, скорее, печальное: с 1 февраля на заводе имени Дегтярева прекратило существование Специальное конструкторское бюро (СКБ) мотоциклостроения. Всего 4 месяцев не хватило, чтобы отпраздновать его 50-летие. Первая самостоятельная разработка СКБ – «К-175» 1957 года – ознаменовала собой отход от 125-кубового немецкого прототипа DKW RT125. Самой массовой моделью был «Восход-3М» (выпущено более 1,5 млн.шт.), самая последняя разработка – снегоболотоход «Брод».

Однако расформирование СКБ не означает закрытия мотопроизводства. Все конструкторские службы ввели в состав отдела товаров народного потребления ЗиДа – теперь они будут работать вместе с разработчиками швейных машинок и аппаратов для упаковки творога. По крайней мере, в планах на 2004 год остается производство «Пилотов» с китайскими 4-тактными моторами, детских ATV «Робинзон» и мини-мокика «Птаха», мотовездеходов «Фермер», «Тарпан» и «Брод».

«УМКА»: КРЫША ЕСТЬ!



Основной недостаток снегохода – водитель открыт всем ветрам – устранили в рыбинском НПП «Спецтехника». Опытный образец снегохода «Умка», собранный на шасси «Бурана», оснащен утепленной кабиной. В салоне, рассчитанном на двух человек, есть столик, автономная печь, работающая на дизельном топливе, аудиосистема и даже компьютер. Длина салона позволяет, в случае необходимости, оборудовать в нем спальное место. Заказчики необычной машины – геологи сейсморазведки.

ИМЗ: ПРОЩАЙ, КАРБЮРАТОР

Осенью прошлого года Ирбитский мотозавод провел предварительные стендовые испытания первого в отечественном мотоциклостроении двигателя, оснащенного системой впрыска топлива – варианта серийно выпускаемого ИМЗ-8.128 рабочим объемом 750 см³. Последовавшие ходовые испытания мотоцикла с этим мотором дали обнадеживающие результаты: токсичность отработавших газов снизилась в несколько раз по сравнению с тем же двигателем, оснащенным карбюраторами. Испытатели отметили снижение температуры головок цилиндров.



Установленная на мотоцикл система управления оптимизирует подачу топлива и угол опережения зажигания во всем диапазоне режимов работы мотора.

С учетом итогов стендовых и дорожных тестов первого впрыскового мотора подготовлен следующий вариант. Его испытания уже начались.

По сообщениям корреспондентов «Мото», компаний-производителей, а также CNN, MCN, Tuttomoto и Motociclismo

Роланд БРАУН, Великобритания, фото Double Red и Марка ДАУ

ЖДИ, «ДАКАР»!

BMW R1200GS, двойного назначения

Год выпуска **2004** | Двигатель **1170 см³** | Мощность **100 л. с.** | Масса **199 кг** | Максимальная скорость **208 км/ч** | Цена **16200 евро**

Пластмассовая 30-литровая канистра с надписью «Das Ziel» (цель) – это символ. Резервуар стоял в конструкторском бюро компании, напоминая каждому сотруднику, чего следует добиться: уменьшить массу GS на 30 кг.

Пару часов назад я пересекал небольшую речку, объезжал подводные камни на новом BMW R1200GS, погруженном в воду по самые цилиндры. А теперь новый «боксер» мчится через связки плавных поворотов южноафриканских дорог, почти касаясь асфальта магниевыми крышками головок цилиндров. Убежден, что никакой другой байк не смог бы быть столь быстрым и комфортабельным на таких разнопроходимых дорогах.

Для того байк и создан: в принципе у GS проходимость лучше, чем у конкурентов, на протяжении многих лет. Первенец, R80GS 80-го года, инициировал рождение этого сегмента рынка, а утвердился он после четырех памятных всем побед в ралли «Париж-Дакар». С тех пор GS – наиболее успешная модель Bayerische Motoren Werke. Их продано более 170 тысяч экземпляров в разных модификациях, вплоть до R1150GS, уже три года удерживающего лидерство по продажам в Германии.

Не приходится удивляться объему вложенных средств в разработку преемника. Вы скажете, что «1200» выглядит как и предшественник – с характерным птичьим клювом и распростертыми, словно объятия, цилиндрами... Тем не менее это совершенно новый мотоцикл – более легкий, мощный, комфортабельный и экономичный, чем R1150GS. Почти каждый компонент байка был переработан, чтобы создать лучшую машину. Наиболее очевидное измене-



ние – увеличение объема двигателя до 1170 см^3, что добавило мотору 15 л. с. Другое значимое нововведение – балансирный вал. Несмотря на столь «отяжеляющий» фактор, двигатель в целом «похудел» на 3 кг!

Конструкторам компании удалось достичь поставленной цели – облегчить GS на 30 кг. Его сухая масса составляет 199 кг – как у KTM Adventure. А ведь это намного легче, чем у конкурирующих с BMW аппаратами... Чтобы каждый из вас, читатель, ощутил, что такое 30 кг, попробуйте поднять ту самую 30-литровую канистру, заполненную водой...

А если ближе к делу, скажу так: я сразу ощутил, что байк более легкий, – буквально в тот момент, как только на него взобрался. Факт немаловажный! GS показался компактным прежде всего потому, что уже стал пластиковый бак, а расстояние между широким рулем и баком – короче. Седел – на выбор: их три. Два из них регулируются по высоте. Суммарный эффект – байк легко управляется.

Один из главных конструкторов BMW Дэвид Робб рассказал, что дизайнеры постарались и сделали снижение веса внешне явно замечаемым. Кроме того, у нового оппозита множество опрятных, приятных глазу деталей... Суммарный эффект: «боксер» обрел невиданную ранее стремительность облика.

Единственный в своем роде и вот в каком отношении. Его мотор, благодаря использованию в конструкции балансирного вала, теперь передает гораздо меньше, скажем так, малоприятных ощущений (свойственных большинству БМВ), свидетельствующих о существовании вращающихся масс. А после запуска движка байк мгновенно продемонстрировал благотворное влияние новшеств в конструкции на живость хода.

Презентационный тест-райд GS компания BMW устроила в Южной Африке. Наконец, мы дождались сигнала «стартуем»! Суперотзывчивый двигатель и сниженный вес сразу дали о себе знать, как только колонна мотоциклов начала спуск от гостиницы к основной дороге. С каждым поворотом ручки газа байк с энтузиазмом рвался вперед – и я ощущал его нетерпение: «Когда же меня пришпорят по-настоящему?» И я его мог понять: чего еще можно ждать от байка, у которого соотношение мощность/масса улучшено на 35%... На скоростной дороге стало окончательно ясно, что балансирный вал – это очень здорово, просто великолепно! На 150 км/ч BMW шел предельно уверенно (его предшественник, замечу в скобках, не чувствовал себя столь расслабленным на таких скоростях).

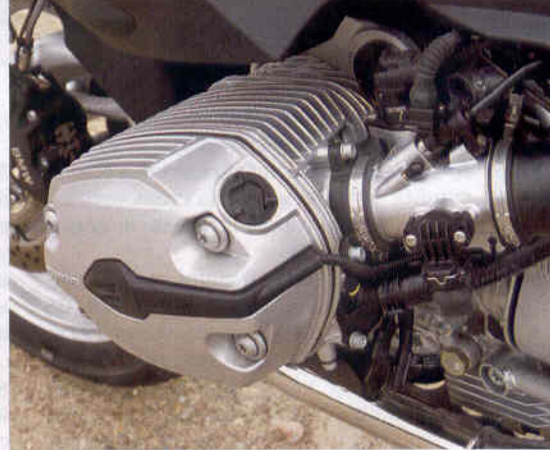
У «большой двойки» неплохой диапазон средних оборотов, поэтому я редко смотрел на тахометр, да и не было нужды переключаться «вниз». Хотя четкая 6-ступенчатая коробка передач мне «намекала»: «Смелее, ты можешь легко воспользоваться моими услугами для езды на пике мощности с тактикой «у крас-

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	BMW R1200GS
Начало продаж	март 2004 года
Сухая масса, кг	199
Макс. нагрузка, кг	425
Габариты, мм	2210x915
База, мм	1519
Высота по седлу, мм	840/860
Вылет, мм	110
Наклон рулевой колонки, град	27,1
ДИНАМИКА И ЭКОНОМИЧНОСТЬ	
Макс. скорость, км/ч	205
Разгон с места до 100 км/ч, с	3,4
Расход топлива, л на 100 км:	
на скорости 90 км/ч	4,3
на скорости 120 км/ч	5,5
Объем бензобака, л	20
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	2-цилиндровый, оппозитный, 4-тактный
ГРМ	НС/4
Рабочий объем, см³	1170
Размерность, мм	101x73
Степень сжатия	11,0
Макс. мощность, л.с. при об/мин	100/7000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	115/5500
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушно-масляная
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	1-дисковое, сухое
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	карданным валом
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	силовой агрегат в качестве главного несущего элемента, плюс стальные подрамники
Передняя подвеска	Telelever
Ход колеса, мм	190
Задняя подвеска	Paralever
Ход колеса, мм	200
Тормозная система	полуинтегральная, с АБС
Передний тормоз	2 диска Ø 305 мм
Задний тормоз	диск Ø 265 мм
Передняя шина	110/80-19
Задняя шина	150/70-17

ной черты». В другой ситуации, с другим мотоциклом я бы призадумался: не слишком ли будет расточителен (я о горючке) такой режим. Но сейчас – не тот случай: БМВешники уверяли, что 1200GS на 8% экономичнее предшественника, поэтому не особенно «щедрого» 20-литрового бензобака достаточно для 250 км пути, если, конечно, не мчать беспрерывно на предельных 205 км/ч. Тут, кстати сказать, что водитель без напряга выдержит такой длины путь (и даже больший): дискомфорта не ощущаешь. Мы, признаться, не ездили столь много за один присест, но прямая посадка, широкий руль и удобное сиденье обещают: большие перегоны – не проблема. Стекло «снимает» основную часть ветровой нагрузки, к тому же его легко отрегулировать таким образом, чтобы было поменьше шума от «дутья». И еще, прохладным и влажным южноафриканским утром я порадовался приятному аксессуару – обогреваемым ручкам.

Управляемость нового байка, не стыдно повториться, великолепна! Передний «телелевер» гармонирует с



Магниевые крышки головок цилиндров.

«длинноногим» байком, особенно хороши его антиклевковые способности. Пришпоренный GS способен экстремально тормозить, оставаясь удивительно стабильным для мотоцикла с ходом передней подвески 190 мм… Буду честен: нехорошая черта – этот большой эндуро чувствителен к боковому ветру. Но, подозре-

Изящный рычаг системы Paralever.



ваю, что слишком уж взыскателен к мотоциклу. А какой другой байк не чувствителен к тому, что тебя лупит ветровой кувалдой по боку?!

О задней подвеске. Переработанный и облегченный «паралевер» заставил забыть о наличии карданного привода. Между прочим, задний амортизатор регулируется (дистанционно). Ход подвески – 200 мм.

Шины Metzeler Tourance обеспечивают адекватное сцепление со всеми поверхностями. Но, замечу, подвержены ускоренному износу – об этом сужу по их состоянию после дня жесткой езды.

А уверенно тормозит мотоцикл с помощью комбинированной тормозной системы EVO, она ко всему еще и снабжена АБС. Только не говорите, «зачем зайцу стоп-сигнал». Большинство владельцев предыдущих поколений GS положительно оценивают наличие в мотоциклах антиблокировочной системы: конструкция работает прекрасно! Выезжаете на тяжелое бездорожье? Отключите ABS.

Тестовый маршрут дал возможность все это прочувствовать на себе. Асфальтированная дорога после малозаметного предупредительного знака внезапно

И ТЫ ТУДА ЖЕ, «БИММЕР»...

ОН ГЛУБОКО ПРИВЯЗАН К АСФАЛЬТУ

Вот и еще один бастион пал: немецкий концерн BMW перестал представлять свой большой эндуро GS всепролазой. Почти четверть века назад эта аббревиатура родилась из сочетания слов Gelande («бездорожье») и Strasse («дорога»). Увы, в новом BMW R1200GS много Strasse и совсем чуть-чуть Gelande. Верный показатель такого превращения – литые колеса в стандартной комплектации. Ну куда с ними на буераки! Представители концерна, правда, утверждают, что потихонечку (и ради Бога, без прыжков!) проехаться по проселку все-таки можно. Ну, а если вам приспичит, можете заказать спицованные колеса (они входят в список опций).

Что же, интересно будет попробовать... Тем более что немецким инженерам удалось совершить подвиг (без преувеличения!): новый «биммер» легче прежнего R1150GS на 30 кг! Показательно, что впервые за последние 20 лет указали не снаряженную, а сухую массу мотоцикла: 199 кг. Теперь не стыдно?

Еще один приятный сюрприз ожидает нас при изучении силового агрегата. Двухцилиндровый оппозит и без того – самый уравновешенный по части вибраций тип двигателя (поскольку его поршни и прочие детали движутся всегда в противоположных направлениях, компенсируя «вредные» моменты). Но баварские инженеры решили «додавить» остатки вибраций и ввели в конструкцию балансирный вал! Это решение, кстати, позволило также уменьшить противовесы на маховиках и сблизить оси цилиндров, поэтому новый мотор компактнее старого агрегата. Но при этом его мощность увеличена с 85 до 100 л.с. – благодаря приросту рабочего объема, увеличению сечения клапанов и каналов в головках цилиндров, а также повышению степени сжатия. Конечно, последний показатель (11,0) велик для низкокачественных бензинов экзотических стран (не забывайте, речь идет об эндуро для путешествий!), так что в конструкцию мотора введен датчик детонации: при ее возникновении он подает команду изменить опережение зажигания.



На щитке приборов – спидометр, тахометр и информационный дисплей, сообщающий значения пробега, времени, температуры масла, уровня топлива и запаса хода, а также включенной передачи.

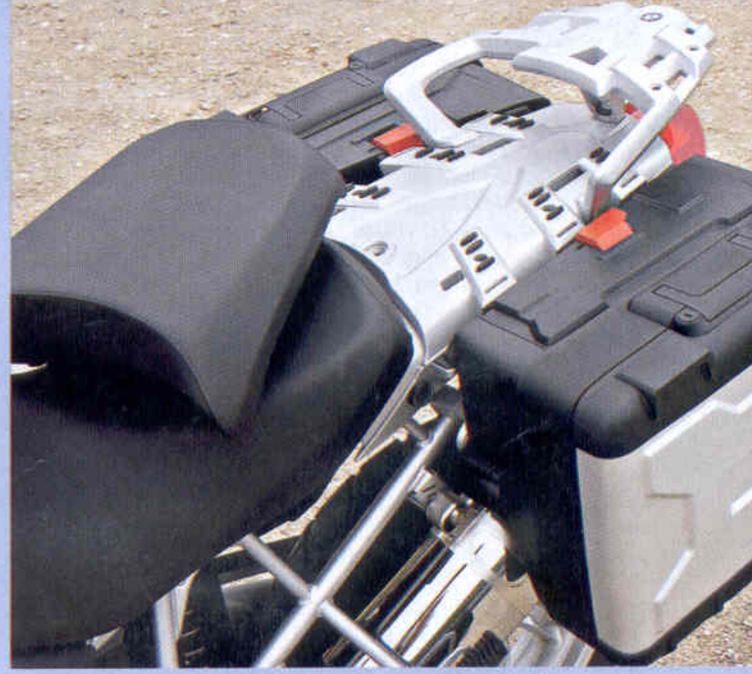
сменилась проселком. И колонна больших эндуро буквально впилась в южноафриканскую природу и вовсе в ней растворилась, когда проселок перешел в тропу, ведущую к вершине холма: нас окутал густой туман. Здесь даже ощутимее, чем на дороге, GS продемонстрировал преимущества снижения веса. Наверное, совсем невесомым 1-цилиндровым эндурам двигаться здесь было бы совсем просто, но и R1200 уверенно маневрировал через глубокие рытвины. На спуске с горы большой мотор только облегчал жизнь водителям – за счет солидного, но и в то же время управляемого крутящего момента, а дозировать его помогала обновленная система впрыска топлива… Вот что скажу: из всех больших эндуро, на которых мне довелось поездить, по-моему, только КТМ Adventure 950 пригоден для бездорожья, однако же его не сравнить по комфортности – КТМ уступает.

Выглянуло солнце, и примерно в тот же момент наша тропа на маршруте трансформировалась в широкий и прямой грейдер, ведущий через долину. Мы все, как один, привстали на подножки и открыли газ. Позади нашего табуна вздымалось облако пыли… Я ощутил себя участником ралли «Париж-Дакар», мчащимся через пустыню. Могу заверить, что BMW при всей его асфальтной адаптированности

Как и прежде, силовой агрегат служит и главным несущим элементом шасси. С узлами ходовой части его соединяют стальные трубчатые подрамники. Спереди – фирменный Telelever, с продольным рычагом, откованным из алюминиевого сплава, и газонаполненным амортизатором с регулировкой предварительного поджатия пружины. Задняя подвеска системы Paralever сводит на нет характерные для оппозитов нежелательные реакции при разгоне машины. Ее рычаг теперь опирается не на картер силового агрегата, а на задний подрамник, который служит опорой также для центральной и боковых подставок и подножек водителя. Измененная кинематика подвески позволила применить цельный карданный вал, избавившись от устройства для компенсации хода подвески. Амортизатор – с регулировкой гидравлики отбоя и дистанционной регулировкой предварительного поджатия пружины.

Тормозная система новинки – так называемого полуинтегрального типа: рычаг на руле воздействует на тормоза обоих колес, а ножная педаль – только на заднее. АБС входит в стандартную комплектацию, вариант без оной появится лишь к сезону 2005 года.

Новшество в электрооборудовании – проводка с системой передачи данных; она позволяет резко сократить количество проводов, поскольку управляющие сигналы и показания датчиков теперь «блуждают» по проводке в оцифрованном виде. Мощный 600-ваттный генератор с легкостью обеспечивает работу всех систем, в том числе и заказного подогрева рукояток руля. Ключ зажигания – со встроенным чипом; при попытке запуска мотоцикл «запросит» код и оживит системы зажигания и впры-



Седло пассажира можно снять, и тогда образуется большая багажная платформа на одном уровне с верхом боковых кофров.

вполне способен соперничать в «Дакаре» с царствующими в нем КТМ.

Печальная правда заключалась в том, что пришлось возвращаться в комфорт гостиницы. Пробила мысль: почему бы фирме не позволить нам вернуться в штаб-квартиру BMW в Мюнхене не на самолете, как теперь, а своим ходом – на мотоциклах. Если и существует байк, способный выдержать столь продолжительное путешествие, то это – BMW R1200GS. Это, если хотите, моя оценка мотоцикла... А мюнхенскому BMWшному начальству я свою мысль обязательно донесу.

ска топлива лишь при совпадении данных. Не теряйте ключи!

Приятным сюрпризам нет конца. Вот еще один: кроме стандартного седла с изменяемой высотой установки (840 или 860 мм), можно заказать специальные, «для великанов и коротышек». Первое на 30 мм выше базового, второе – на 30 мм ниже, так что полный диапазон регулировки высоты седла – от 810 до 890 мм. Регулируема также высота ветрового стекла, на пять положений и без инструмента.

Как принято у серьезных производителей, компания предлагает обширный список заказного оборудования. О спицованных колесах, подогреве рукояток руля и специальных седлах мы уже говорили, добавим еще навигационную систему, защитные дуги для головок цилиндров, щитки для ног и рук, противоугонную систему, водонепроницаемую сумку на бензобак. А еще целая багажная система: два боковых кофра и один верхний общей емкостью 130 л, они с внутренними мягкими сумками (для удобства переноски в комнату мотеля). И еще один из бесконечной череды приятных сюрпризов: объем этих кофров – изменяемый! Вам же не хочется, чтобы вещи летали в полупустом багажнике? Вот их и можно сжать. Да и возможность сузить ширину боковых баулов в городе неоценима!

За 23 года компания выпустила 170 000 оппозитов марки GS. Это самый популярный «биммер» в Германии, Великобритании и многих других странах. Не удивлюсь, если новинку захотят оседлать и те, кто доселе BMW и за мотоцикл-то не считал.

Александр ВОРОНЦОВ, фото BMW



HONDA RC211V5, мотоцикл, на котором выступал Валентино РОССИ

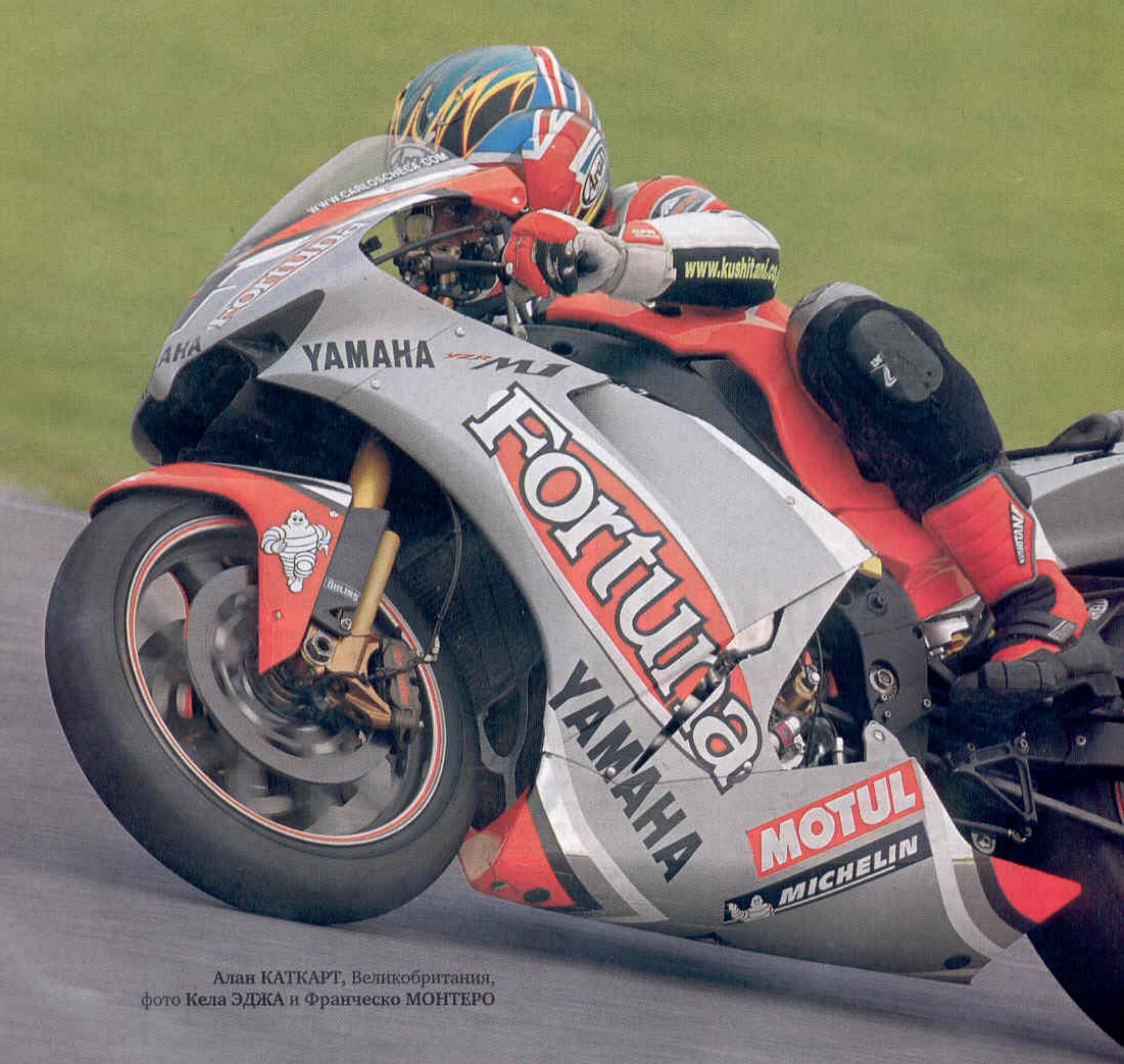
Год выпуска **2003** | Двигатель **989 см³** | Мощность свыше **240 л. с.** | Масса **148 кг** | Максимальная скорость **323 км/ч** (на трассах «Муджелло» и «Каталония»)



DOC ROSSI И ДВА

YAMAHA YZF-M1, мотоцикл, на котором будет выступать Валентино РОССИ

Год выпуска **2003** | Двигатель **990 см³** | Мощность более **240 л. с.** | Масса **145 кг** | Максимальная скорость свыше **320 км/ч**



Алан КАТКАРТ, Великобритания,
фото Кела ЭДЖА и Франческо МОНТЕРО

ЕГО МОТОЦИКЛА



«Байк сделан «Хондой», не мной, но мне кажется, это мой ребенок.»

Валентино Росси

ЧЕМПИОН!

В жизни каждого из нас происходят события, которые западают в душу. А уж если знаешь, что какое-то должно еще и повториться, то готов ждать этого счастливого момента сколь угодно долго. Только бы опять и опять испытать ту радость.

В моей карьере журналиста-испытателя одним из самых запоминающихся и в то же время самых обидных событий стал тест мотоцикла Honda RC211V5. Того, на котором Валентино Росси выиграл титул чемпиона MotoGP 2003 года. Испытания прошли на барселонской трассе Гран-при Каталония через пару дней после того, как Росси победил на этом самом байке в Валенсии и сообщил об уходе из команды Honda.

Расстроило то, что «хондовцы» пригнали для испытаний только один байк из шести существующих. А ведь нас было два десятка желающих оседлать V5 на «Каталонии»! Значит, на долю каждого выпадет только по три круга! Это уже не объективный тест, а одно расстройство. Способности у мотоциклов Honda намного выше, чем у конкурентов, поэтому требуется больше времени, чтобы постичь их, ведь пока приноровишься к мотоциклу… Поэтому хорошо было бы проехать еще хотя бы пару кругов, чтобы иметь возможность посмаковать особенности удивительного мотоцикла.

Он такой послушный и так хорошо идет на низких оборотах, что кому-то захочется прикупить его, чтобы ездить до газетного киоска. Ведь даже «заряженный» для победы на гонках, RC211V5 не подведет водителя и не подложит свинью – такой он дружелюбный, легко контролируемый. Он лучший из лучших. Поздравляю, Honda.

Руководитель проекта RC211V5 Шого Каноми и команда конструкторов HRC (Honda Racing Corporation) прагматично и рационально подошли к усовершенствованию байка. После прошлогодних испытаний добросовестно устранили последние мелкие недостатки (вроде резкого трогания или неровного увеличения мощности – из-за этого я чуть не взлетел на скорости 220 км/ч!), и получился байк в буквальном смысле вне критики. Вообще, тогда боссы HRC говорили, что мотоцикл можно улучшить еще на 30%. К концу дебютного чемпионского сезона половину потенциала задействовали. По словам Каноми-сана, хотя в 2003 году байк и победил в 15 гонках из 16 (девять раз первым на нем приехал Валентино, четыре раза – бывший гонщик Suzuki Сете Жибернау и два – бывший ведущий гонщик Yamaha Макс Бьяджи; кстати, оба последних перешли в 2003 г. в команду Honda, за которую успешно выступили), у RC211V еще есть запас 15% для дальнейшего усовершенствования.

Полагаю, Валентино придется попотеть в этом сезоне, чтобы на Yamaha M1 (о котором речь пойдет дальше) выиграть у байка, имеющего на счету 29 побед в 32 гонках! По сравнению с другими мотоциклами в MotoGP, байк Honda столь же невероятно мощный и быстрый, но в практическом смысле он намного совершеннее. Складывается ощущение, что RC211V разработан исходя из осново-

полагающего принципа: быть другом гонщику, прощать кое-какие огрехи, ехать ровно и, само собой, быть лучшим на трассе. Вот, несомненно, причина, почему такие гонщики, как Сете, Макс и Валентино, с разными стилями езды, смогли в этом сезоне финишировать первыми в нескольких гонках, а новички MotoGP Ники Хайден и Макото Тамада оставили у публики о себе положительные впечатления, окончив гонки дебютного сезона на Honda V5 на подиуме.

Хотя RC не изобилует причудливыми электронаворотами (к слову, подчас совершенно бесполезными), он разработан по последнему слову техники. Но доминирует в нем – механика, а электроника лишь увеличивает возможности и облегчает управление байком. Конструкторы Honda подошли к участию в MotoGP с другой стороны, нежели остальные команды. RC211V только на первый взгляд кажется очень изощренным мотоциклом. Но это вовсе не компьютер на колесах, не половина авто Формулы-1 и не байк с двигателем невероятной мощи, какую только допускают ограничения MotoGP в 990 см^3.

А некоторым гонщикам, вроде Колина Эдвардса, остается только мечтать о возможности прокатиться на нем, и, когда им эта возможность представилась (Колин катался за день до нас и побил рекорд трассы «Каталония», едва сев на мотоцикл!), ставят рекорды. «Техасский торнадо» – признанный чемпион. Но то, что он смог ехать так быстро на незнакомом мотоцикле, говорит о профессионализме инженеров Honda.

Я все думал, как за три круга выжать максимум из RC211V, чтобы получить впечатление о настоящем потенциале байка. Но, положа руку на сердце, скажу, что байк настолько располагает к себе, что проблема решилась сама собой. Несмотря на легкий занос на втором круге из-за пробуксовки при разгоне на второй передаче (может, шины уже поизносились после поездок других журналистов), со всей ответственностью заявляю: это самый контролируемый и всепрощающий мотоцикл мощностью более 200 л. с., на каком мне когда-либо выпадала честь ездить.

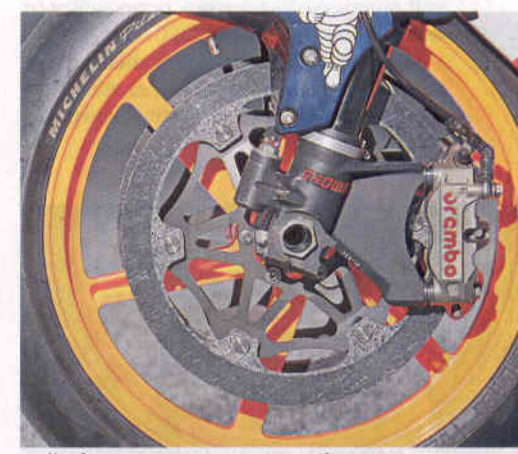
У него невероятно ровная линейная связь между ручкой газа и задним колесом. В какой-то мере, это заслуга безупречно настроенной системы управления двигателем Honda PGM-FI, превосходно реагирующей на каждое движение запястья. И, конечно, конструкции шасси RC211V, позволяющей гонщику слиться с байком. Поэтому его так легко контролировать. Ну, и не будем умалять помощь «умной электроники». Именно она улучшает ездовые качества байка, не создавая барьеров между мотоциклом и водителем, желающим ехать на нем все быстрее...

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Honda RC211V5
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	148
База, мм	1440
Макс. скорость, км/ч	323 (на трассах «Муджелло» и «Каталония»)
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	5-цилиндровый, V-образный (75,5°), 4-тактный
Рабочий объем, см³	989
Мощность, л. с./об. мин	более 240/15000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, сухое
Коробка передач	6-ступенчатая, кассетного типа
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, алюминиевая
Передняя вилка	телескопическая, картриджная, перевернутого типа, полностью регулируемая Showa
Диаметр несущих труб, мм	45
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором Showa
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 карбоновых диска Ø310 мм, 4-поршневые скобы Brembo с радиальным креплением
Задний тормоз	**стальной** диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба Brembo
Колеса	Marchesini
Передняя шина	12/60-17
Задняя шина	19/67-420 (16,5)



«Докторский» монитор.



Карбоновые тормозные диски требуют разогрева перед гонкой.



Когда я уселся на довольно широкое, еще теплое после Росси сиденье на питлэйне «Каталонии», про себя поблагодарил всех предков Валентино за то, что он такой высокий и длинноногий, поэтому даже мне, дылде, было удобно сидеть на мотоцикле. Для высоких водителей этот байк – находка. Колени плотно прижимаются к байку, не приходится сильно нагружать руки, удобно маневрировать из стороны в сторону.

RC211V длиннее, чем другие байки, но при этом низкий, узкий и мускулистый. Рукоятки руля опущены ниже, чем у других байков GP, – возможно, дань гоночной привычке Валентино, оставшейся от мотоциклов класса 125/250 см^3.

Механики HRC заводят болид подкатным стартером на второй передаче, я прогреваюсь на нейтрали и, включив первую,

«Сухое» сцепление.



стартую вперед по пит-лэйну под аккомпанемент пронзительного рева выхлопной системы V5. Каноми специально для Гран-при разработал выхлопную систему с тремя трубами. Звучит лениво, но громко, а непривычно высокий тембр не даст забыть, на каком мотоцикле едешь. Тем более, если нет затычек для ушей – тогда получишь удовольствие от полной громкости звука V5. Примерно так же звучат два с половиной Superbike SP2/RC51 или один с четвертью RC45V4!

Передачи переключаются очень послушно. Рычаг безупречно перещелкивает с первой – через нейтраль – на вторую передачу. Да и на высших механизм переключения работает прекрасно. А все благодаря запатентованному «хондовскому» устройству (спидшифтеру), впервые использованному еще на Superbike RC45: в зависимости от оборотов и направления переключения передач (на доли секунды) прекращается подача топлива и выключается зажигание. Это и есть «умная электроника».

Впечатляет ускорение. Теперь оно намного энергичнее с «низов», в отличие от прошлогодней версии. Как объяснил позже господин Каноми, это из-за комбинации новой выпускной системы и измененной настройки «мозгов». Байк лучше разгоняется с холостых оборотов, особенно при самой «мягкой» из трех фиксированных настроек блока управления. А их можно менять при помощи выключателя на левой рукоятке руля.

Езда на обновленном Honda не пугает. На нем не страшно газануть на выходе из медленного поворота, чего не скажешь ни об одном из GP-мотоциклов, которые я испытывал. Там всегда оставалась опасность – если открыть дроссель на первых трех передачах, то вместо ускорения взметнется вверх переднее колесо, и укротить машину будет сложно.

Но и RC211V оторвал переднее колесо от трассы на выходе из поворота, который я прошел на второй передаче. Руль лениво качнулся в моих руках, по-



Симфонию «V5» исполняют три трубы.





Шого Каноми, главный конструктор RC 211V5.

казания тахометра достигли отметки 14 500 об/мин, и замигали лампочки, напоминая мне включить третью передачу, пока еще стрелка не дошла до ограничения 15 000 об/мин.

Включил четвертую – переднее колесо снова устремилось к небу. Дух захватило, но ситуация оставалась под контролем. Удержать машину помогли длинная 1440-мм колесная база, идеальная посадка и «умная электроника». Я управлял мощностью чемпионского байка, не волнуясь о том, что переднее колесо все норовит взмыть ввысь. Не надо пытаться контролировать отрыв колеса при подаче газа, стараться максимально переместить вес тела на переднюю часть мотоцикла и привставать на подножках. Езжай как едется – байк Honda RC211V сам все сделает.

На прямой, где в июне прошлого года Росси показал на этом же байке скорость 323 км/ч, я тоже отлично разогнался. Но, памятуя, как в прошлом году закайфовал от невероятной скорости мотоцикла и чуть не пролетел поворот, оставил впереди запас метров 50, чтобы успеть притормозить перед медленным поворотом.

Отличное экстренное торможение с высокой скорости – другое важное достоинство RC211V. Тормоза Brembo с карбоновыми дисками, которые невероятно быстро останавливают мотоцикл, очень чутки и контролируемы. Видимо, я достаточно разогрел их, чтобы они хорошо работали. А автоматически проскальзывающее сцепление позволяет так тормозить двигателем, чтобы мотоцикл не терял равновесия и стабильности. Заднее колесо не блокируется, не виляет, если только не нажать слишком резко рычаг заднего тормоза, не отрывается от поверхности трассы и не пытается поворачивать вокруг оси рулевой колонки. RC211V просто притормаживает, поворачивает и – вперед! Только все это проделывается за доли секунды.

У байка хорошо получается быстро менять направление – перекладываться. Может, не так хорошо, как у Yamaha M1, возможно, из-за большего веса двигателя V5. Но консервативная рулевая геометрия обеспечивает стабильную управляемость. При резком торможении не происходит значительного перераспределения веса. Скорее всего из-за длинного низкого шасси.

Хотя у мотора V5 с 75,5-градусным развалом нет балансирного вала, вибраций нет ни на каких оборотах. Двигатель работает ровно, нет резких всплесков в подаче мощности, которые «доставали» в прошлом году. Двигатель мощностью более чем 240 л. с. плавно (эк я сказал!) и неумолимо ускоряет байк. Слух ласкает великолепный мощный рев, когда обороты растут с 8000 до 15 000 об/мин. Потому на этом байке можно реже менять передачи и ехать на высшей чаще, чем следовало ожидать от гоночного мотоцикла, в отличие от другого чемпиона мира – Honda SP-2 с V-образным двигателем.

Уверен, что еще через несколько кругов смог бы проходить последний поворот перед прямой, ведущей к боксам, на третьей передаче, а не на второй. И шестую включал бы раньше на прямой «старт-финиш». Жаль, что на V5 не установлен спидометр. Так и не знаю, смог ли набрать скорость больше 300 км/ч?

В этом году мне не за что критиковать Honda RC211V5, мотоцикл и вправду лучший из лучших. А все потому, что «хондовские» инженеры не пытались прыгнуть выше головы.

Мое уважение к Валентино Росси еще больше выросло, после того как я увидел его выступление в Валенсии, где он стартовал тремя днями раньше. Ему необязательно было выигрывать эту гонку, в отличие от Сете Жибернау, за которого болела толпа испанцев. Росси ушел из команды Honda и оставил великолепный мотоцикл, променял его на Yamaha YZF-M1, который хочет сделать победителем только потому, что на Honda RC211V победа стала доставаться слишком легко… Что тут добавить? Вот такие они, чемпионы! Но какой байк!!!

«Моя мечта: хочу выиграть GP на мотоцикле другой фирмы.»
Валентино Росси

ЧЕМПИОН?

После урожайного на победы для Yamaha сезона 2000 года, когда команды компании выиграли пять из восьми чемпионатов мира в четырех гоночных категориях, началась черная полоса. С тех пор второй крупнейший производитель мототехники в Японии не выиграл больше ни одной значительной гонки. Прошло одиннадцать долгих лет с тех пор, как Yamaha в последний раз вкусила чемпионский успех в MotoGP – 500, где логотип с перекрещенными камертонами когда-то безоговорочно доминировал. Однако основной соперник – Honda, вытесненный в 2000 году с пьедестала престижного чемпионата мира в категории 500 командами Yamaha и Suzuki, сумел дать отпор и вернуть себе былую славу. Вот Yamaha и планирует штурмовать высоты MotoGP с новым оружием, имя которому – Валентино Росси. Забавно, но именно ему Honda обязана восхождением на верхнюю ступень подиума.

Возможность лично узнать, с чем придется иметь дело Валентино, чтобы сделать-таки из незадачливого Yamaha YZF-M1 чемпиона, представилась во время 20-минутной сессии в Валенсии на следующий день после последней в сезоне 2003 года гонки Гран-при. В Валенсии в тот же день я откатал еще и мотоцикл, появившийся из ниоткуда и ставший основным соперником Honda – Desmosedici Ducati, а также другой байк MotoGP, у которого 4 цилиндра расположены в ряд, как и у Yamaha, но пока столь же неудачливый Kawasaki. Как говорят игроки в покер – фул хаус!

Как только я сел на YZF-M1, сразу же отметил, насколько этот мотоцикл меньше, чем другие два, – как «шестисотка». Особенно по сравнению с Kawasaki, массивным литровым супербайком, и большим Ducati, на котором, тем не менее, сидишь как нормальный гонщик.

Карлос Чека предпочитает ездить со сдвинутыми, опущенными вниз рукоятками руля для достижения наилучшей аэродинамики. Гонщик как бы сливается с мотоциклом. M1 я бы назвал самым изящным байком из вышеперечисленных. Никогда б не подумал, что придется употребить прилагательное «изящный» относительно 240-сильной «пули» Гран-при. Но внешность



Прямо-таки телевизор, а не панель приборов.

Yamaha лучше всего описывается именно этим словом. Он компактнее остальных и выглядит короче Honda, поэтому внешне кажется более юрким.

На трассе YZF-M1 отлично управляется. Очень удачно прошел на нем быстрый отрезок трассы. Здесь, в отличие от других «аутсайдеров», M1 показал себя как настоящий мощный байк. Он прекрасно сбалансирован, может, даже слишком. А мощность вполне можно сравнить с «хондовской», судя по рекорду скорости 324 км/ч, установленному в мае на трассе «Муджелло» Чека, Бьяджи и Меландри. Все трое показали лучшие результаты, чем их соперники на Honda. Но на 7 км/ч медленнее гонщиков Ducati. Возможно, все же YZF-M1 не дает себя прочувствовать до конца, а это так важно, чтобы гонщик смог использовать потенциал машины. Ведь водителю надо знать, что все зависит от него, а не от байка. Тогда можно заставить мотоцикл работать на полную катушку и добиться хороших результатов. Но это не про Yamaha, поэтому Баррош оказался на подиуме всего раз за сезон, заняв третье место в гонке «Ле-Ман». Точнее выявить причину всего за несколько тестовых кругов на M1 сложно.

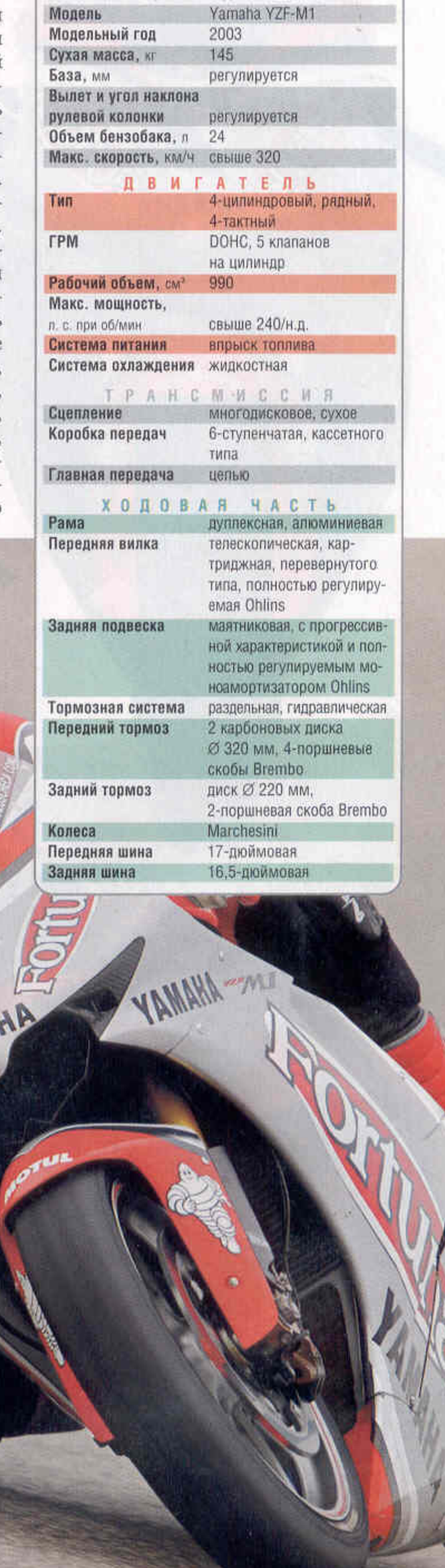
При неспешной езде YZF-M1 лучше «перекладывается», чем другие мотоциклы. Сильно опущенные вниз рукоятки руля при высоком сиденье способствуют сильной нагрузке на переднее колесо. Такого нет ни на Honda, ни на Ducati.

Но на выходе из поворота Yamaha доверия не вызывает. Тут уж просто не знаешь, чего ждать от байка. Во-первых, происходит странный «глюк» в управляемости в апексе резких поворотов, коих в Валенсии полно. Во-вторых, электронная система управления двигателем настроена так, будто это не 4-тактный мотоцикл. Почти отсутствует торможение двигателем, когда переключаешь передачи вниз при резком торможении в конце прямой. И даже разогретые карбоновые диски Brembo не так хватки. Эффект от работы электронной «сцепленческой» АБС заставляет M1 накатом въезжать в поворот, даже когда подключаешь передачу и отпускаешь сцепление. Сперва это приводит в замешательство, но потом уговариваешь себя забыть, что едешь на литровом 4-тактнике. В отличие от 2-тактных моделей, с которыми в этом схож M1, на нем еще надо продолжать работать странным, очень коротким рычагом сцепления, которым Карлос Чека привык пользоваться (будто чтобы оставить место для кнопки заднего тормоза, к помощи которого он часто прибегает), пока меняешь передачу вниз. Чик-чик-чик-чик – вниз на четыре передачи, чтобы вписаться в поворот, который следует проходить на второй. Разница в том, что на M1 приходится работать сцеплением и между переключениями, а не просто забыть про рычаг. Потому что программа запускается именно так, а не работой ноги на педали тормоза, как на Suzuki GSV-R – первом мотоцикле с такой системой, который я испытывал год назад. И что бы ни случилось, надо заставлять себя не делать перегазовки, когда меняешь каждую передачу, потому что система запрограммирована делать все самостоятельно. И, если не избавиться от старой привычки, электроника «запутается» и даст сбой.

Просто обхватите рычаг тормоза переднего колеса двумя пальцами (я был слишком занят, программируя подсознание не крутить газ, когда понижаешь передачу, чтобы волноваться, как бы не задеть кнопку тормоза заднего колеса), нажмите и отпустите рычаг сцепления, пока меняете передачу, и услышите, как двигатель сперва зазвучит громче, а потом снова притихнет, пока вы производите все манипуляции, цель которых – контролировать заднее колесо

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Yamaha YZF-M1
Модельный год	2003
Сухая масса, кг	145
База, мм	регулируется
Вылет и угол наклона рулевой колонки	регулируется
Объем бензобака, л	24
Макс. скорость, км/ч	свыше 320
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 5 клапанов на цилиндр
Рабочий объем, см³	990
Макс. мощность, л. с. при об/мин	свыше 240/н.д.
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, сухое
Коробка передач	6-ступенчатая, кассетного типа
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	дуплексная, алюминиевая
Передняя вилка	телескопическая, картриджная, перевернутого типа, полностью регулируемая Ohlins
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором Ohlins
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 карбоновых диска Ø 320 мм, 4-поршневые скобы Brembo
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 2-поршневая скоба Brembo
Колеса	Marchesini
Передняя шина	17-дюймовая
Задняя шина	16,5-дюймовая





и заднюю часть мотоцикла в целом в повороте. Пройдя успешно апекс, снова прибавляете газу.

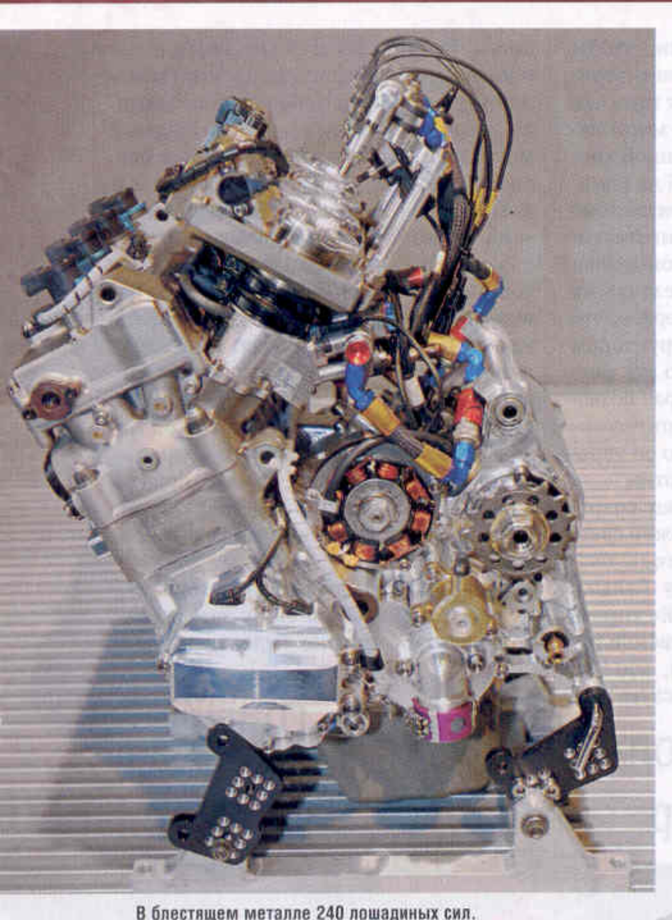
Жизнь на M1 осложняет еще и то, что надо остерегаться двух вещей. Первая: после того как притормаживаешь в апексе поворота (имеется в виду момент, когда отпускаешь тормоз и вновь подгазовываешь, чтобы ускориться и выпрямить мотоцикл), создается ощущение, что переднее колесо сейчас «сложится» под мотоцикл. Yamaha неожиданно сама наклоняется в сторону поворота, демонстрируя избыточную поворачиваемость. Может, я бы и не понял, что произошло, если бы за два часа до этого то же самое не случилось со мной на Kawasaki. В тот раз все закончилось унизительным падением. Пройти еще раз через это? Нет, увольте. На Yamaha я был во всеоружии и ждал подвоха. Переднее колесо хотело сделать то же самое. У Ducati я не заметил и намека на подобные выкрутасы! Не знаю, сыграли ли свою роль довольно высокие холостые обороты – 3000 об/мин, до которых двигатель раскручивается после того, как электронная система самостоятельно выключает торможение двигателем (задействуя обратно два «обесточенных» цилиндра). А может, виноват эффект перемещения веса, возникший до момента открытия газа? Или вращение в обратную сторону коленвала M1? Не знаю, но было забавно.

Вторая вещь – совсем из «другой оперы». Это напористый рост мощности на высоких оборотах. Даже на четвертой передаче переднее колесо постоянно рвется вверх.

Вообще, отдачу мощности вполне можно регулировать даже на первых трех передачах; предполагаю, в том заслуга антипробуксовочной системы Yamaha. И хотя переднее колесо все равно пыталось оторваться от земли, ситуация оставалась под контролем. Предотвратить «взлет» можно, нажав на кнопку заднего тормоза. У четырех первых передач очень близкие передаточные числа, чтобы обеспечивать максимальное уско-

«К середине сезона доведем M1 до ума, и я начну выигрывать».

Валентино Росси



В блестящем металле 240 лошадиных сил.



рение. Но только до четвертой!

Вот когда кровь закипает от восторга! Около 12000 об/мин неожиданно проявляется сильный всплекс мощности, если открываешь дроссельную заслонку. Переднее колесо взмывает намного выше, чем на первых трех передачах. Признаюсь, что, когда мотоцикл первый раз проделал со мной этот фокус, я струсил и закрыл газ, чтоб прийти в себя. Но в следующий раз я был готов. Понял: моя задача – стараться контролировать происходящее, не сбрасывая газ. Этот навык со временем приходит, потому что еще надо постараться не размазать байк по отбойникам, мчась на заднем колесе, одновременно пытаясь не слишком сильно закрывать газ, чтобы не потерять скорость на глазах у всей команды Yamaha... Ух, пронесло.

Тут-то и оцениваешь значительную максимальную мощность Yamaha. Но только на самом пике кривой крутящего момента, поэтому надо постоянно заставлять двигатель работать быстрее и быстрее. Однако на низких оборотах двигатель Yamaha проигрывает соперникам. Мощность нарастает рывками, в отличие от Ducati и уж тем более Honda. Поэтому на выходе из поворотов на M1 лучше пользоваться высокими оборотами, как бы флиртуя с предельными показателями тахометра, чтобы мощность была постоянной и предсказуемой.

Красная лампочка, напоминающая вовремя переключить передачу, начинает мигать на отметке 14000 об/мин. Это первое предупреждение. На 14500 об/мин загорается оранжевая, тогда и надо двигать рычаг, пока двигатель не разошелся до 15000. Главный конструктор Yamaha Ичиро Йода потом сказал, что предел – 15500 об/мин. И то, что мощность нарастает и после 15350 об/мин, доказывает, что этот двигатель надо только раскрутить. Как следует раскрутить.

Но в целом M1 отлажен не так четко, как Honda и даже не как Ducati. Он не прощает ошибок. Но если делать все



Ичиро Йода – главный кострутор M1.

правильно и если за рулем настоящий профессионал, M1 окажется на уровне. Фокус в том, чтобы найти такого профессионала. Одного нашли – Валентино.

Yamaha заткнет за пояс любой мотоцикл по легкости руления, естественно, в рамках стандартов MotoGP. Надо только иметь в виду избыточную поворачиваемость в апексе. Как только освоите технику понижения передач (у меня это получилось под конец 20-минутной сессии), байк будет послушен. При этом сохранит стабильность – заслуга электроники.

Думаю, что прежде всего Валентино попросит конструкторов внести некоторые изменения в характер мотоцикла. Список возглавит более управляемая мощность. Он также попросит уменьшить количество электроники, чтобы лучше чувствовать байк. Сейчас водитель чувствует себя в стороне от того, что делает M1. Физически ты часть мотоцикла, благодаря отлично продуманной конструкции, но мысленно – нет. Я не понимаю, зачем нужна такая сложная система управления торможением двигателем. Она сподручна только для гонщиков, которые так и не научились ездить на 4-тактных машинах. Спорю, первое, что Валентино скажет конструкторам Yamaha, будет: «Выбросьте всю эту фигню и установите систему, которая позволяет нормально тормозить двигателем». Тогда водитель почувствует, что он управляет мотоциклом, а не компьютер.

Yamaha – типичный образец современного байка MotoGP. Его можно сравнить с моделями Honda 2002 года, благодаря блистательному Максу Бьяджи принесшему тогда «ямаховской» команде две победы в Гран-при. Косвенно руководители Yamaha признали, что эта победа в большой степени – заслуга гонщика; что мотоцикл, на котором я ездил в Валенсии, претерпел множество изменений. Теперь у него большой потенциал, он может конкурировать с другими моделями, но все же M1 не хватает последней детали, чтобы оказаться на одном уровне с Honda – а теперь и Ducati! – на любом треке. Подписав контракт с Росси, боссы Yamaha показали, что готовы идти на риск, потому что если Валентино в течение года не начнет побеждать на YZF-M1, это будет очевидная вина мотоцикла. А если он сможет сделать из байка победителя, тогда Росси обретет заслуженную славу, а Ичиро Йода и его коллеги из гоночного подразделения Yamaha смогут вдоволь порадоваться, что побили противника (т. е. Honda) его же оружием. Но только если все удастся.

После теста M1 в Валенсии я верю, что получится. Только не стану загадывать, как часто Валентино будет улыбаться

Мотоциклом должен управлять гонщик, а не компьютер

Исторический момент: впервые Росси садится на Yamaha M1 как на «свой» байк. 23.01.04, Сепанг, Малайзия

Даже на четвертой передаче переднее колесо рвется вверх.

удача и как долго это продолжится. Все будет зависеть от того, что подразумевали руководители Honda, когда говорили о незадействованном пока 15%-ном потенциале Honda RC211V.

«Чем проще, тем лучше» – всем известный «секрет фирмы» Honda и залог ее лидерства в гонках, а также Ducati, появившегося из ниоткуда и бросившего всем вызов. Возможно, конструкторы Yamaha перемудрили с электроникой себе во вред. Но с гоночным номером «46» на обтекателе и новым гонщиком в седле у байка появляются перспективы.

Было б здорово прокатиться на YZF-M1 через год, после того как с ним поработает Росси. Бьюсь об заклад, это будет совершенно другой мотоцикл!



Роланд БРАУН, Великобритания, фото Брайана Нельсона

ОСТОРОЖНО: ДОБРЫЙ BLADE!

HONDA FIREBLADE CBR1000RR, спортбайк

Год выпуска **2004** | Двигатель **998 см³** | Мощность **172 л. с.** | Масса **179 кг** | Максимальная скорость **290 км/ч** | Ориентировочная цена **$17 000**

Весь день я дразнил Fireblade и доигрался... На трассе «Аризона Мотоспорт» при выходе из сложной шиканы перед прямой слегка переусердствовал: когда открывал дроссельную заслонку, все 170 л. с. Honda неожиданно оторвали переднее колесо от полотна, и руль заходил из стороны в сторону, а ведь я еще и свешивался с байка. Первый раз за напряженный день испытаний я испугался: Blade потянуло к краю полосы... Но прежде, чем я смог как-то отреагировать, колесо вернулось на место, руль сам собою выровнялся, и Fireblade помчался со скоростью



взлетающего истребителя...

Этот эпизод ярко характеризует Fireblade седьмого поколения. С новым большим 998-кубовым двигателем и шасси, перешедшем «в наследство» от «всех сделавшего» RC211V, – это самый мощный и самый быстрый аппарат из блистательного семейства Fireblade. Он так здорово проработан, его так легко контролировать, что практически не чувствуешь мощи и бешеной скорости. В нем угадываются индивидуальность дебютного байка 1992 года и агрессивность 929-кубовой модели четырехлетней давности. Но не в том заключалась задача конструктора Кунитака Хара, принявшего ответственность за серию Fireblade у отца-основателя Тадао Баба.

– Мы хотели, чтобы байк бесконечно долго нравился владельцам, – пояснил Хара, – хорошо себя показывал не только на гоночных трассах, но и на шоссе.

Хотя мотор 1000RR и выдает на 20 л. с. больше предшественника, Fireblade создан не для того, чтобы устанавливать рекорды скорости на треке за счет маневренности. Наоборот, нынешний Blade тяжелее, чем любой из RR, выпущенных после 2000 года, у него больший вылет и удлиненная база. У байка электро-гидравлический демпфер рулевого управления (использованный и на гранприйном – V5). Правда, демпфер бесполезен на низкой скорости. Кое в чем мотоцикл более спортивен, чем чемпионский байк. Рукоятки руля чуть опущены, а подножки установлены повыше – в угоду аэродинамике (но в ущерб комфорту на низких скоростях, однако кто на таком ездит медленно). Высота по седлу на 5 мм больше и достигает 820 мм.

Псевдобензобак довольно широкий, но почти все пространство занимает воздушный фильтр. А настоящий бензобак – под сиденьем. Поэтому-то Blade в ощущениях очень легкий, по развесовке хорошо сбалансированный. Это я почувствовал, когда выехал на трассу.

«Феникс» – сложный трек с дюжиной поворотов на менее чем 4-километровом отрезке, на нем я и подобрал ключи к характеру Fireblade (хотя сессия длилась всего 20 минут). Стартовал за чемпионом мира в категории Supersport Крисом Вермеленом из Австралии. Он ехал медленнее обычного (поначалу

... и Fireblade помчался со скоростью истребителя, взлетающего с базы ВВС.

Панель приборов готова показать все, кроме времени круга.





редачу суперчеткой КП, как и на то, чтобы разогнать байк до максимальных 290 км/ч. Отметил: пик мощности приходится на 11 250 об/мин – я заставлял стрелку тахометра не «уходить" далеко от этой отметки – чтобы максимально ускоряться. В чем помог настраиваемый «блинкер» на новой приборной панели. Хотя, как бывает с большинством подобных нововведений, он расположен не столь заметно, чтобы взгляд каждый раз за него цеплялся. (К сожалению, конструкторы Honda не удосужились поставить секундомер.)

При стянутым к центру мотоцикла массам и низком центре тяжести от байка ждешь, что он способен на молниеносную реакцию в управлении – и в этом его основное достоинство. Но если этот Fireblade и напомнил мне байк MotoGP, то скорее другим – непоколебимой стабильностью, и «умением» держать курс – даже когда я въезжал на нем, свесившись, в поворот, и когда несколькими мгновемое самолюбие отказывалось это принимать), – как бы устроил мне настоящую гонку. Honda шел именно туда, куда я его направлял; снисходительно прощал мелкие ошибки, если я оказался не в той части трассы, и рвался вперед, когда я открывал газ. Впрыск работал четко, даже если обороты падали много ниже 8000.

Первые круги по незнакомой трассе больше походили на езду по обычной дороге. Но их оказалось достаточно, чтобы понять, что из Blade получился настоящий стрит-байк. Его пока сложно сравнивать с конкурентами: тяга в среднем диапазоне оборотов необычно сильна, у ультрамягкого Fireblade нет агрессивности GSX-R1000. Suzuki, несомненно, был бы более склонен козлить на выходе из медленных поворотов «Феникса», у Blade же это контролируется удобной для водителя геометрией шасси и низким центром тяжести.

Разгон по прямой. Ее не хватило, чтобы включить высшую пе-





Кунитака Хара – преемник Баба-сана.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Модель	Honda CBR1000RR Fireblade
Модельный год	2004
Сухая масса, кг	179
База, мм	1410
Высота по седлу, мм	820
Вылет, мм	102
Наклон рулевой колонки, град.	23,45
Объем бака, л	18
Макс. скорость, км/ч	290
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	4-цилиндровый, рядный, 4-тактный
ГРМ	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	998
Размерность, мм	75/56,5
Степень сжатия	11,9
Макс. мощность, л. с. при об/мин	172/11250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	115/8000
Система питания	впрыск топлива
Система охлаждения	жидкостная
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепью
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	пространственно-диагональная, из ал. сплава
Передняя вилка	телескопическая, перевернутого типа, полностью регулируемая
Диаметр несущих труб, мм	43
Ход колеса, мм	120
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой и полностью регулируемым моноамортизатором
Ход колеса, мм	135
Тормозная система	раздельная, гидравлическая
Передний тормоз	2 диска Ø 310 мм, 4-поршневые скобы Tokico
Задний тормоз	диск Ø 220 мм, 1-поршневая скоба
Колеса	литые
Передняя шина	120/70ZR17
Задняя шина	190/50ZR17

Главная идея этого байка – нравиться разным любителям мотоциклов, – говорит главный конструктор.


«Умный» демпфер родом из Moto GP.

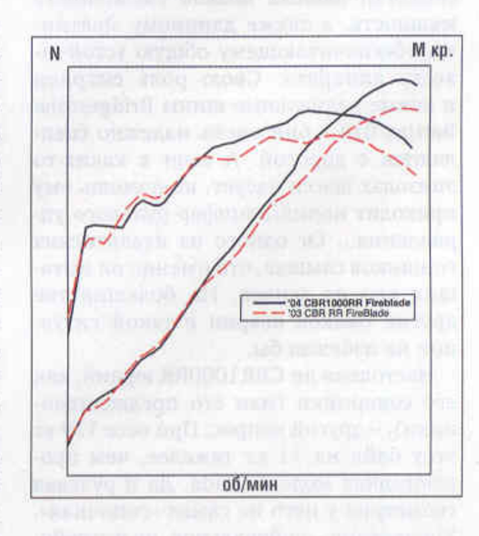

Задний тормоз – он и есть тормоз.

ниями позже с устрашающим ускорением выезжал из него.

Но учтите: эта стабильность заявит о себе не сразу. В стандартном варианте подвеска Blade оказалась слишком мягкой для моих 85 кг. Когда я принялся резко тормозить, вилка сжалась почти до упора, а задняя часть завиляла из стороны в сторону. Изначально недодемпфированная вилка едва двигалась, когда я отпускал передний тормоз на входе в поворот. Хорошо отрегулированная, с зажатым преднатягом и усиленным демпфированием отбоя, она позволяет максимально использовать безотказные и невероятно мощные радиальные 4-поршневые тормоза Tokico.

В чем Honda точно выигрывает у «литровых» конкурентов, так это в умении ускоряться на выходе из поворота – в этом отноше-

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ВНЕШНИЕ СКОРОСТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ «СТАРОГО» И «НОВОГО» FIREBLADE





Стабильность CBR1000RR – непоколебима.

нии CBR нет равных. Если спросите, благодаря чему, отвечу: благодаря способности движка плавно увеличивать мощность, а также длинному маятнику, обеспечивающему общую устойчивость аппарата. Свою роль сыграли и новые радиальные шины Bridgestone Battlax 014 – они очень надежно сцепляются с дорогой. А если в каких-то эпизодах шасси пасует, на помощь ему приходит новый демпфер рулевого управления... От одного из итальянских гонщиков слышал, что именно он вытащил его из заноса. На большинстве других байков аварии в такой ситуации не избежал бы.

Настолько ли CBR1000RR юркий, как его соперники (или его предшественники), – другой вопрос. При весе 179 кг этот байк на 11 кг тяжелее, чем прошлогодняя модель Blade. Да и рулевая геометрия у него не самая «гоночная». Управление – нейтральное, но потребовалось больше усилий, нежели я ожидал, чтобы байк проворно перекладывался, даже после того как механики увеличили преднатяг пружины заднего амортизатора. Удивительно: у Fireblade не регулируется высота задней части.

Байк очень компактный, но я удобно разместился на нем. Регулируемые подножки избавили от неприятности – на гоночной трассе я умудрился не стереть носки мотобот. В отношении всего остального новый байк – добротно «скроенная» и «пошитая» модель (что типично для Honda), с привлекательной внешностью. Из неперечисленных еще достоинств, упомяну следующие: отличный обзор в зеркалах, адекватная защита от встречного ветра. Глушитель здоровенный, по идее, должен бы занять «чужое место», но под сиденьем нашлось место для U-образного замка. Мелочь, но нужная, а потому приятная. Конструкторы заверили, что фара CBR1000RR светит вдвое ярче, чем фары предшествующих моделей.

Много я всякого наговорил, однако это мое личное мнение. Надеюсь, объективное и для интересующихся небесполезное. Однако, в конце концов, отношение к Fireblade зависит от того, чего вы ждете от мотоцикла класса «суперспорт». Если бешеной мощности, супер-пупер управляемости, такого рева, чтобы аж мурашки бегали по спине, и бесконечных взлетов переднего колеса – тогда ультрарациональный Honda, пожалуй, вас разочарует. А если хотите прочувствовать трепет от езды на мотоцикле, напоминающем непобедимый «кольцевой» RC211V, который бы ехал очень-очень быстро, но который было бы легко-прилегко контролировать – CBR1000RR именно то, чего желаете... А конструкторам Honda комплимент: именно к тому и стремились. Часто ли реализация плана отвечает его целям...

ГРУППА SOUZMOTO КОМПАНИЙ

МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ ОТ ЯПОНСКОГО ДИЛЕРА



ЦЕНЫ — ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ!

Оригинальные и неоригинальные запчасти для мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV.
Моторезина, мотохимия, одежда, аксессуары. Спортивный тюнинг (sportbike, cross, watercraft, snowmobile).
Квалифицированные специалисты производят ремонт мотоциклов, гидроциклов, снегоходов, ATV. Гарантия. Клубная система.

Москва, ул. Д. Ульянова, 26А, т. (095) 974-7519 Япония, т. (1081) 902-77-62-466
Санкт-Петербург, Малодетскосельский пр-кт, 34, т. (812) 988-0080 — центральный офис

www.souzmoto.ru



мотоциклы снегоходы мотовездеходы скутеры мотокосметика снегоуборочная техника лодочные моторы бензогенераторы



МОТОТЕХНИКА

Салон "Yamaha на Маяковке"
ул. Садовая-Триумфальная, 16. Тел. (095) 209-16-81, 209-18-63
Филиалы:
ТЦ "Твой дом" 24 км МКАД, ТЦ "Крокус-Сити" 65 км МКАД
ТЦ "МЕГА" 41 км МКАД, "Салон на Неглинке" Кузнецкий Мост 9/1
Сервис: Тел. (095) 911-56-90 www.nexus-motors.ru

Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ, фото Наталии Любимовой

БЕЗ СУЕТЫ



SUZUKI SV650S, дорожно-спортивный

Пробег **26 000 км** | Двигатель **645 см³** | Мощность **70 л. с.** | Масса **169 кг** | Максимальная скорость **200 км/ч** | Ориентировочная цена **175 000 руб.**

Мотоцикл лидирует в рейтингах продаж уже много лет. Причем и на рынке секонд-хэнда тоже. Что же делает байк таким популярным? Чтобы понять, надо попробовать. Вот и прошелся широким бреднем по мотосалонам, торгующим подержанной мототехникой и поисках популярного байка.

В мои сети попалась рыбка. Первая версия Suzuki SV650S, дебютировавшая еще в 1998 году на мотосалоне в Мюнхене. Премьера вызвала много разговоров, ведь мотоцикл представлял собою новую концепцию компоновки среднекубатурных дорожно-спортивных машин компании, а его технические характеристики до сих пор остаются недосягаемыми для конкурентов.

Нет ничего удивительного в том, что V-образная «двойка» обладает определенным конструктивным сходством с моторами серии TL. Да ведь и сам облик мотоцикла, форма лобового обтекателя, хвостовой части и даже рама почти в точности повторяют TL1000S образца 1997 года. Бытует мнение, что тогдашний TL получился не слишком удачным и потому быстро ушел со сцены (он продержался на конвейере только один год).

Возможно, но ведь он выступил «носителем» для доводки нового перспективного двигателя (который в последствии мы и обнаружим на обновленном TL1000R) и той прогрессивной ходовой части, которая некоторое время спустя появится на всей серии мотоциклов SV с двигателями 400 и 650 см³. Благодаря проверенным на TL1000S техническим решениям, впоследствии «четырехсотка» займет лидирующее положение по объемам продаж в Японии, а мой подопечный приобретет славу популярнейшего дорожно-спортивного мотоцикла в мире. Столь лестные оценки вскружат голову любому покупателю.

В том, что SV650S обладает особым характером, я убедился сразу, стоило мне окунуться с ним в пучину столичных улиц. Если не суетиться, то байк легко и просто бежит между машинами, хорошо слушается руля, корректно останавливается. Его скромные габариты, вес, невысокая посадка по седлу помогают оставаться спокойным за рулем, даже когда автомобильный поток уже давно «умер», а мне то и дело приходится соприкасаться передним обтекателем с боковыми зеркалами стоящих автомобилей. Подобная легкость управления похвальна для дорожно-спортивного мотоцикла, но, по-моему, это уже давно воспринимается как должное для японской мототехники, ориентированной, прежде всего, на ежедневную эксплуатацию в городе.

Картину дополняет сцепление, которое «схватывает» резко и даже непредсказуемо. Но с поправкой на пробег и возраст мотоцикла у меня к сцеплению претензий нет. Его грубую работу почти всегда удается компенсировать игрой с ручкой газа. Однако V-образный, 645-кубовый двигатель чересчур охотно делится с экипажем накопившейся в нем энергией и скорее предпочитает «идти в гору» от 3000 об/мин, нежели наоборот. Это неудобно для города, но, в сравнении с такими монстрами как, Aprilia Caponord или Yamaha TRX850, трогаться на которых следует только «в чистом поле» и гордом одиночестве (дабы никто не пострадал вокруг вас), все это цветочки.

При обычном темпе езды усилие на лапке переключения скоростей неболь-



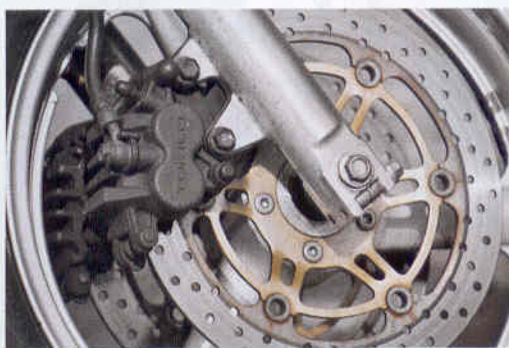

SUZUKI
Lockheed Brakes

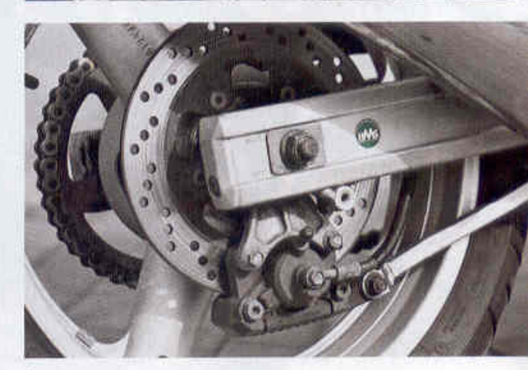
Это байк для любящих отжигать. «Среднеразмерные» байкеры почувствуют себя на нем как дома.


Спрятанные за тонированым стеклом контрольные лампы «читаются» днем и ночью.

шое, передачи хорошо переключаются и надежно фиксируются в рабочем положении. При увеличении оборотов до максимальных у «коробки» проявляется эффект «залипания» лапки, а прикладываемое к ней усилие заметно возрастает. Это раздражает, потому как всегда, когда вы едете на результат или же просто летите на огромной скорости, вынуждены концентрироваться на ерунде, а не на том, что действительно важно. Возможно, этот маленький негатив никогда и не посетит вашу голову, в случае, если есть опыт и понимание, что SV650S – не чистокровный гоночный мотоцикл.

И хотя развиваемые двигателем обороты довольно высоки, прелесть V-образного мотора SV650S в его потрясающей тяге, которую он демонстрирует уже с низких оборотов, а не с отметки




Сложно поверить, что простенькие с виду тормоза SV650S настолько же эффективны, как и у Yamaha R6

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

ОБЩИЕ ДАННЫЕ	
Год дебюта	1998
Сухая масса, кг	169
Длина, мм	2045
База, мм	1420
Высота по седлу, мм	805
Макс. скорость, км/ч	200
Время разгона до 100 км/ч, с	3,8
Объем топливного бака, л	16
Расход топлива, л/100 км	4,5–6,1
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	V-образный, 2-цилиндровый, 4-тактный
Рабочий объем, см³	645
Тип ГРМ/число клапанов на цилиндр	DOHC/4
Мощность, л. с. при об/мин	70/9000
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	62/7500
Размерность, мм	81x62,6
Степень сжатия	11,5
Система охлаждения	жидкостная
Система питания	2x39
Система запуска	электростартер
ТРАНСМИССИЯ	
Сцепление	многодисковое, в масляной ванне
Коробка передач	6-ступенчатая
Главная передача	цепная
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ	
Рама	алюминиевая, пространственная
Передняя подвеска	телескопическая вилка, Ø 41 мм
Задняя подвеска	маятниковая, с прогрессивной характеристикой
Тормозная система	раздельная, с гидроприводом спереди и сзади
Передний тормоз	2 диска 290 мм, две 2-поршневые скобы
Задний тормоз	диск 240 мм, 2-поршневая скоба
Передняя шина (рек. давление, атм.)	120/60R17 2,5
Задняя шина (рек. давление, атм.)	150/70R17 2,9

6000–7000 об/мин, как у большинства рядных 4-цилиндровых двигателей.

Тяга настолько хороша, что ускорение до 100 км/ч занимает столько же времени, сколько требуется на это спортивным и куда более мощным мотоциклам, типа Kawasaki Ninja ZX-6R, Honda CBR600F2 или Yamaha FZR600.

В то же время сама схема мотора «повинна» в том, что «гуляющая» по всему мотоциклу вибрация иногда искажает картинку в зеркалах заднего вида, а шум, идущий из двух больших, неприкрытых ничем цилиндров, доминирует над звуком выхлопа из глушителей.

Благодаря неплохой аэродинамике, SV650S способен ехать по-настоящему быстро. Рубеж 170 и даже 180 км/ч, для него, даже при той относительно невысокой мощности, которой он располагает, не проблема. Но, когда вы двигаетесь быстрее 150 км/ч, не пропадает ощущение, что мощности уже не хватает. И тогда для динамичных ускорений движок приходится «крутить» до 9000–9500 об/мин, часто упирая ручку газа в ограничитель. А вот для плавного прохождения и мощного выхода из поворотов второй передаче больше подойдут обороты 4000, а третьей 6000. Но на обычных дорогах хватает и половины ручки газа.

Комфортная посадка формируется удобным расположением руля, подножек, в меру мягким сиденьем и формой лобового обтекателя. Последний, впрочем, по-своему хитро защищает водителя от набегающего воздушного потока. Когда руки прямые, а корпус поднят вверх, ощущается сильное давление ветра на шлем. А это, согласитесь, кому как. Мне же, до 160 км/ч – приемлемо, свыше – пора прятаться за обтекатель. Приятно, что расположенный не слишком низко топливный бак формирует спокойный (не “острый”, как на Yamaha R6, например) угол наклона головы. Поэтому шейные мышцы устают не так быстро, и мне удается дольше обычного оставаться в положении «лежа» и мчаться по прямой на максимальной скорости.

С такой формой бака удобно работать и в поворотах, слегка касаясь его коленями и сохраняя уверенный контакт с мотоциклом. Но не всегда он мне «помогает». Из-за его неудачной формы (той части, что обращена к водителю) мне не удается перенести на него свой вес на торможении и снять тем самым «вредную» нагрузку с руля и рук. Спасают положение относительно высокий руль и



ИЗМЕРЕННЫЕ В ТЕСТЕ ПОКАЗАТЕЛИ	
Диаметр разворота, м	6,5
Просвет без нагрузки, мм	140
Просвет при нагрузке 80 кг, мм	122
Высота до подножек водителя, мм	330

СТРАХОВАНИЕ И НАЛОГИ	
Обязательное страхование (ОСАГО), руб.	2430
Сумма дорожного налога, руб.	700
Цена тестируемого мотоцикла, руб.	173 600

посадка с небольшим наклоном корпуса вперед, которые «разгружают руки» и помогают совершать мне эффективные и точные замедления.

При прохождении скоростных поворотов, когда необходимо наклонять мотоцикл на большой угол, нужна хорошая подработка корпусом. Но сделать это на SV650S не так просто, сказывается его дорожная составляющая, которая упрямо стремится вернуть мотоцикл в его исходное положение.

Ощутима и масса передней вилки, всего того, что на ней крепится. Но «передок» мотоцикла все равно корректно ведет себя на прямых и в поворотах, и начинает немного рыскать лишь тогда, когда качество покрытия заметно снижается.

На тормоза SV650S можно положиться в любой момент. Неважно, гоняете вы по треку или уже в сотый раз тормозите перед очередным светофором. То же усилие на рычагах, та же длина тормозного пути, спокойные пешеходы и сухой комбинезон. И хотя массы мотоцикла максимально собраны в центре, SV650S, словно породистый спортбайк, охотно отрывает заднее колесо от дороги и останавливается. Останавливается так же быстро, как и Yamaha R6, тормозной путь которой (впрочем, как и вес) в точности совпадает с аналогичными показателями этого дорожно-спортивного Suzuki. С той лишь оговоркой, что делать это на более компактной Yamaha R6, заметно проще.

Возможно дифирамбы пропетые в начале материала, заставят многих без колебаний расстаться со своими сбережениями, стоит лишь им повстречать приглянувшегося избранника в одном из мотосалонов России.

У меня же была возможность не торопиться, самому «попробовать байк на вкус» и составить собственное мнение о мотоцикле. Сказать, что он мне очень понравился или я влюбился в него с первого взгляда, – не могу. Это не так.

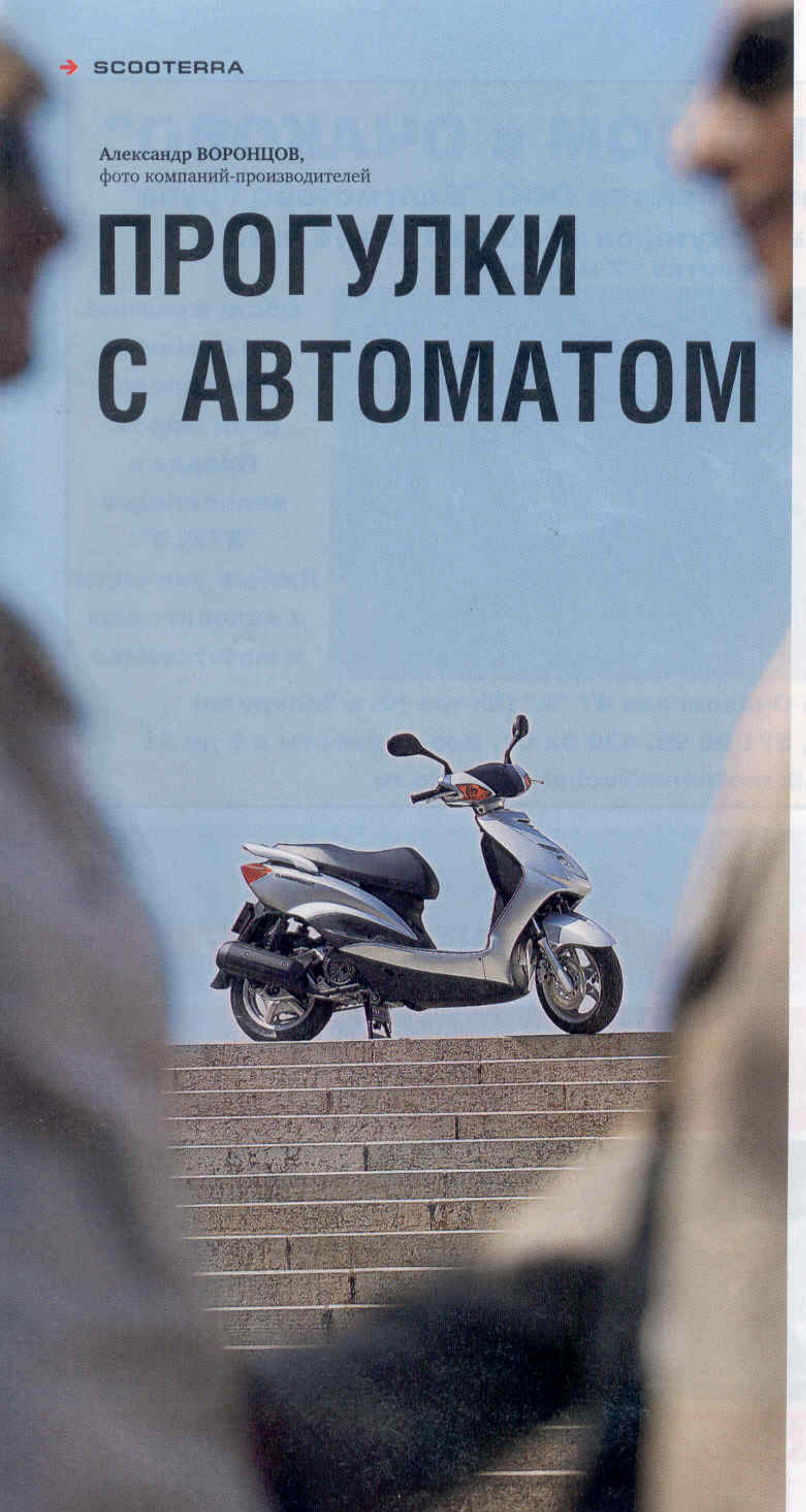
Но убежден, SV650S отлично подойдет людям среднего роста, всем, кто уважает активную езду по дорогам приличного качества и не прочь познакомиться с тем, что такое «апекс».

Хорошая подвижность мотоцикла в городе, похвальная устойчивость его на шоссе и двигатель с великолепной тягой в очень широком диапазоне рабочих оборотов – качества, которые не теряют свою актуальность во времени, а значит, всегда остаются интересны и дороги покупателям. ⏮

Благодарим компанию **«РИА-МОТОРС»** за предоставленный мотоцикл, Fish-кафе **«SEA-ТОРИЯ»** – за содействие в организации съемок.

Александр ВОРОНЦОВ,
фото компаний-производителей

ПРОГУЛКИ С АВТОМАТОМ



НОВИНКИ СКУТЕРНОГО РЫНКА

«Вновь растаяли помойки – значит, к нам пришла весна...» Мартовские миазмы щекочут ноздри и будоражат душу – а не пора ли сменить сомнительные прелести общественного транспорта на что-то живое и двухколесное? Та половинка, что досталась от романтика, тянет ввысь, к мотоциклам – но все тяжелеющая с годами половинка прагматика склоняет выбор к скутерам. Гулять по городу с «автоматом» (не пугайтесь, бабули, это я о трансмиссии!) сподручнее.

Разумеется, буду долго сравнивать, оценивать, а потом, как всякий русский человек, выберу вдруг и спонтанно, по принципу «куда хромая лошадь левой ногой через правое ухо лягнула»... Чтобы потом таращиться в сумрак гаража, мрачно спрашивая себя: «И как это меня угораздило?»

Но все это будет потом, а сейчас – самая приятная пора выбора: поиск тенденций. Итак, куда идет развитие скутера?

СМЕРТЬ «ПОЛТИНИКА»

Припоминаю виденное на осенних мотосалонах, перебираю пресс-релизы, копаюсь в Интернете... Ба, да в этом году новинок среди скутеров класса 50 см^3 – полный голяк! В Европе лишь одна полноценная премьера – Peugeot Ludix. Но и его создатели решили подстраховаться, заявив кроме 50-кубовых вариантов еще и 125-кубовый. «Новинок второй свежести» тоже негусто: Yamaha BW'S с полностью обновленным «обвесом» (тщательно воспроизводящим облик 15-летней давности) и Derbi Atlantis с 4-тактным двигателем Piaggio. Это новинки, а что со «старинками»? Honda практически свернула программу своих европейских «полтинников», у Suzuki осталась в производстве лишь модель Katana, да и Piaggio урезала свой 50-кубовый модельный ряд втрое. М-да... Вот они – последствия «бюрократизации» (т.е. введения «прав», регистрации и т. п.) для «махонького» класса.

То же и в Японии. Тамошний моторы-



Семейство Peugeot Ludix - разные уровни оснащения, колеса размером 10 или 14 дюймов, 2-тактные двигатели с впрыском бензо-воздушной смеси, рабочим объемом 50 или 125 см3.

нок вообще съеживается, как лужа под лучами тропического солнца. И что в числе 50-кубовых премьер? Еще одна Honda из Китая плюс вариации Yamaha на тему Jog (тоже, кстати, удешевления ради изготовленные не в Японии, а на Тайване). Хотя нельзя обойти вниманием два важных дебюта среди скутерных двигателей: система впрыска топлива для Honda Dio Z4 и 4-тактный 50-кубовый двигатель с 3-клапанной головкой цилиндра для Yamaha Vino.

Но подлинным откровением для японского рынка стал электроскутер Yamaha Passol. Новейшие литий-ионные батареи обеспечивают запас хода 32 км – вполне достаточно для коротких городских поездок. Двухчасовая подзарядка восстанавливает 80% заряда, полная зарядка происходит за 2,5 часа. Мотор-редуктор мощностью 0,58 кВт (0,8 л. с.) встроен в заднее колесо. Рама и маятник задней подвески изготовлены из алюминиевого сплава, и вся машина весит всего 45 кг. Маленький скутер способен разгоняться до «законных» 40 км/ч. Конечно, для настоящего скутериста такой параметр – плевок в душу. «Неужто нас ждет такое? Чур меня!» – катался в истерике мой коллега, узревший парад «электростульев» на Токийском мотор-шоу. Эх, дружище, как говаривала бабка с ружьем из известного анекдота: «А придется!». Рано или поздно (ох, боюсь, что уже рано) экологические требования втопчут наш эгоизм в «настоящую, природную»... грязь.

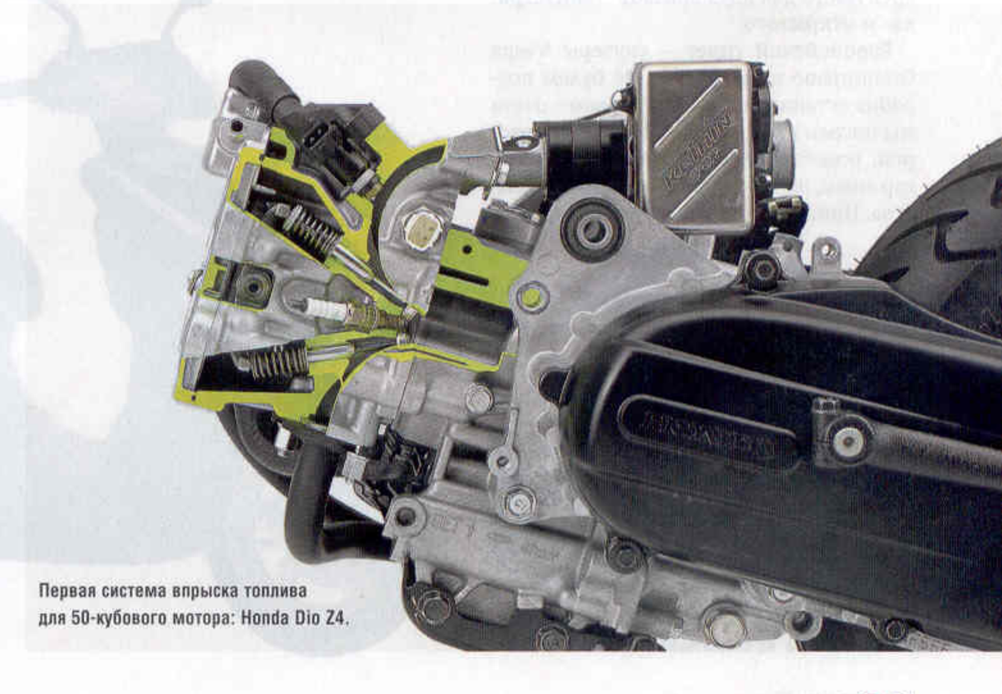
В утешение можно вспомнить, что «полтинники» поначалу тоже отличались резвостью полудохлой лошадки... И лишь во второй половине 50-х итальянцы да немцы научились их «пришпоривать».

ГВАРДИЯ «ЗОЛОТОЙ СЕРЕДИНЫ»

Оставим же 50-кубовые машины тем, кто жаждет ездить без излишнего общения со Старшим Братом (благо, в нашей стране это пока возможно). Но если в кармане лежат мотоциклетные «права», можно замахнуться и на большее.

«А вон моя лягушонка на своей коробчонке едет!» Это – о 125-кубовых скутерах старого поколения. Ни рожи ни кожи... то бишь ни динамики, ни престижа. Да и звук маломощного 4-тактного двигателя на редкость мерзкий. «Да ты ж забыл о великолепных 2-тактных машинах – таких, как Italjet Dragster и Gilera Runner!» – воскликнет в сердцах знаток. Увы, увы, дружище, можешь отнести веночек на их могилки...

Впрочем, отчаиваться не стоит: новое поколение 4-тактных скутеров способно похоронить образ «лягушонки на коробчонке». Символ этих перемен – новое поколение 125-кубовой Yamaha Cygnus. Мотороллеры этой серии в производстве – с 1984 года, и 20 лет они оставались зримым образом «здорового консерватизма», когда практичность и экономичность торжествуют над стилем и динамикой. Но Cygnus X, представленный в марте 2003 года в Осаке, а осенью – и в Европе (где он фигурирует также под именем MBK Flame X), ма-



Первая система впрыска топлива для 50-кубового мотора: Honda Dio Z4.



Yamaha Passol – провозвестник (можно сказать, «посол») грядущего: тихий, легкий, экологичный.



Комплект литий-ионных батарей у Yamaha Passol спрятался в кассете, размещенной под седлом.



«Информационный центр» на жидких кристаллах; чтобы запустить Yamaha Passol, необходимо ввести личный номер.

шина совсем другого сорта. Ее 11-сильный двигатель – с 4-клапанной головкой цилиндра и электрохимическим покрытием зеркала вместо гильзы. Шасси на 12-дюймовых колесах, с передним «телескопом» и задней подвеской на двух амортизаторах, сочетает спортивную жесткость с комфортной настройкой (хода подвесок увеличены на 19%). Бензобак размещен под полиĸом настила, так что под седлом появилось место для двух шлемов – «интеграла» и открытого.

Европейский ответ – скутеры Vespa Granturismo и Piaggio X8. Не будем подробно останавливаться на первом – о нем мы писали в «Мото» №5-2003. А вот второй, подобно клесту родившийся в разгар зимы, заслуживает близкого знакомства. Пришедший на смену популярному Hexagon, Piaggio X8 компактнее и легче, чем флагманский X9, хоть и ненамного (база меньше на 10 мм, сухая масса – на 5 кг). Силовые агрегаты – серии Leader, 4-тактные двигатели с 4-клапанными головками цилиндров и жидкостным охлаждением, рабочим объемом 125 и 200 см³. Причем базовая модификация – именно 21-сильная 200-кубовая, а 15-сильная 125-кубовая предназначена только для экспорта в те страны, где законодательство разрешает ездить на «осьмушках» с автомобильными «правами». Но самое интересное в «Икс-8» – это шасси. Рама дуплексного типа изготовлена из стальных труб, которые широко разнесены в задней части – не только для увеличения жесткости, но, главным об-



Новое поколение 125-кубового скутера Yamaha Cygnus – версия «X».

Приборная панель Yamaha Cygnus X незамысловата, но симпатична.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Yamaha Cygnus X	Piaggio X8 200	Malaguti Spidermax GT500	Yamaha Majesty 400
ОБЩИЕ ДАННЫЕ				
Сухая масса, кг	114	157	198	197
Габариты, мм	1855x685x1110	2050x760xн.д.	н.д.	2230x780x1380
База, мм	1295	1490	1490	1565
Высота по седлу, мм	770	790	760	750
Объем бензобака, л	7,1	12	14	14
ДВИГАТЕЛЬ				
Тип	1-цилиндровый, 4-тактный			
ГРМ	OHC, 4 клапана на цилиндр	OHC, 4 клапана на цилиндр	OHC, 4 клапана на цилиндр	DOHC, 4 клапана на цилиндр
Рабочий объем, см³	124,8	198	460	395
Размерность, мм	52,4/57,9	72/48,6	92/69	83/73
Степень сжатия	10,0	11,5	10,5	10,6
Макс. мощность, л.с. при об/мин	11,1/8500	21/8500	40,12/7500	34/7250
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	9,6/7500	17,5/6500	43/5500	36,3/6000
Система питания	карбюратор	карбюратор	впрыск топлива	впрыск топлива
Система охлаждения	воздушная	жидкостная	жидкостная	жидкостная
Система запуска	электростартер	электростартер	электростартер	электростартер
ХОДОВАЯ ЧАСТЬ				
Рама	трубчатая, стальная	трубчатая, стальная	диагональная, ал.сплав	комбинированная, ал. сплав+сталь
Передняя вилка	телескопическая			
Ход колеса, мм	90	90	120	120
Задняя подвеска	блок двигатель-трансмиссия в качестве маятника			
Ход колеса, мм	95	90	н.д.	104
Тормозная система	раздельная, гидравлическая			
Передний тормоз, мм	диск Ø 220	диск Ø 260	2 диска Ø 270	диск Ø 267
Задний тормоз, мм	барабан Ø 150	диск Ø 240	диск Ø 260	диск Ø 267
Передняя шина	110/70-12	120/70-14	120/80-16	120/80-14
Задняя шина	120/70-12	130/70-12	150/70-16	150/70-13



Задняя подвеска Yamaha Cygnus X на двух амортизаторах обеспечивает надежность и комфорт.

разом, для того, чтобы разместить под седлом большой багажник: целых 56 л! Туда войдут не только два шлема-интеграла, но и маленькая сумка. Его длина – 80 см, так что в нем уместятся, например, теннисные ракетки. Причем багажник можно открыть, не только подняв седло, но и откинув люк в задней части машины. Понятно, почему в пресс-релизе с описанием Piaggio X8 так часто мелькает слово Sportwagon, то есть автомобиль-универсал спортивного склада. Обладатели Alfa Romeo 156 Sportwagon и BMW Touring, у вас наконец-то появилась возможность сменить четыре колеса на два, не «потеряв лицо»!

Удивительно, что столь емкий багажник мирно уживается с небольшой – 790 мм – высотой седла. Итальянские конструкторы добились этого, использовав разные диаметры колес: 14 дюймов спереди и 12 сзади. Задняя подвеска – на двух амортизационных стойках, с регулировкой предварительного поджатия пружины. Спереди – мощная телескопическая вилка с несущими трубами диаметром 35 мм. Тормоза обоих колес дисковые. Увы, интегральная тормозная система и АБС не предусмотрены (пока?).

АЛЮМИНИЙ НЫНЧЕ В МОДЕ!

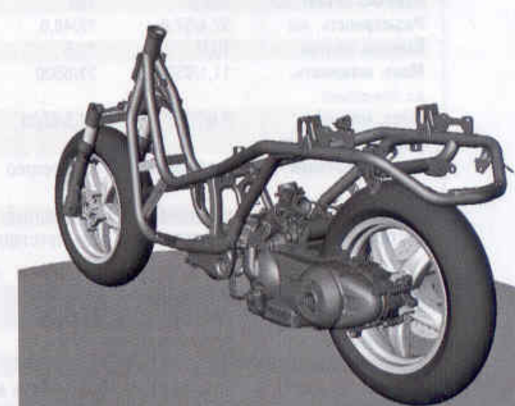
Современные макси-скутера резко сменили образ жизни: отринули мягкую мебель и отправились в спортзал! Да-да, на смену поколению «2-колесных диванов» пришли «макси» спортивной формации. Лидер новой волны – безусловно, Gilera Nexus (см. «Мото» №10-2003), веселенькая смесь спортбайка и «туриста». На ту же тему – еще одна итальянская новинка, Malaguti Spidermax GT500. Кстати, обе итальянки оснащены одинаковыми двигателями: 40-сильными Piaggio



Piaggio X8 – свежая замена для популярной модели Hexagon.



Багажник Piaggio X8 доступен и через люк в задней части скутера.



Компоновка X8. Обратите внимание на дуплексную стальную раму.

Master. Любопытно сравнить дебютантов: база Malaguti на целых 25 мм короче, чем у Gilera, но при этом Spidermax на 2 кг тяжелее. Высота его седла меньше на 20 мм – в основном за счет того, что создатели GT500 расположили багажник емкостью 48 л (на два шлема-интеграла) поперек (!) под седлом пассажира. Задняя подвеска Malaguti – на двух амортизационных стойках, безо всякой «прогрессии», в отличие от Gilera, зато передняя вилка Spidermax закреплена по-мотоциклетному, в двух траверсах. Самая же р-революционная особенность нового Malaguti – диагональная рама из алюминиевого сплава.

Алюминий нынче в моде. Вот и долгожданная Yamaha Majesty 400 демонстрирует раму необычайно сложной конструкции, в которой использованы три различных материала! Передняя ее часть – кокильное литье из алюминиевого сплава. Средняя отлита из специального сплава (разработанного, между прочим, для спортбайка YZF-R6) методом вакуумного заполнения формы. Обе части соединены сваркой и соединены со стальным нижним подрамником! Такой "бутерброд" обеспечивает на 54% большую продольную жесткость и на 86% большую жесткость на кручение, чем традиционная конструкция. Да и место для внушительного – 59 л – багажника нашлось.

Вообще новый Majesty, хоть и классически строг снаружи, внутри – разгул технического авангарда. Посмотрите на двига-

Багажник Spidermax'а расположен... поперек!



Дизайн Malaguti Spidermax GT500 разработал Владимир Щечкин из компании Engines Engineering.



Приборная панель Yamaha Majesty 400 – как на дорогих седанах бизнес-класса.



Композитная рама Yamaha Majesty 400 – изящная и прочная.



Третье поколение скутера Yamaha Majesty.

тель: система впрыска топлива с компенсирующим поршнем во впускном тракте (работающим аналогично карбюратору CV-типа), головка цилиндра с двумя верхними распредвалами и четырьмя клапанами, кованый поршень, снижающий вибрацию балансирный вал, автоматический декомпрессор для облегчения запуска. В Европе представлен 400-кубовый вариант, двигатель которого развивает 34 л. с. при 7250 об/мин, а в Токио показана 250-кубовая версия (24 л. с. при 7500 об/мин).

«Страсти по алюминию» демонстрирует и «пришелец из будущего» – показанный этой осенью в Милане концепт-скутер Aprilia Leonardo SR. Его выставленная на всеобщее обозрение рама – тоже из алюминиевого сплава. Но как раз у этой-то машины рама – далеко не самое интересное. Изюминка – 500-кубовый 2-тактный двигатель системы Ditech, с впрыском топливо-воздушной смеси. Этот процесс, который инженеры Aprilia уже применяют на серийных 50-кубовых скутерах, обеспечивает экологические и экономические параметры на уровне хороших 4-тактных моторов. Так, двигатель концепта развивает мощность 50 л. с. при 6500 об/мин, разгоняя машину до 170 км/ч, но при этом расходует всего 2,94 л на 100 км при скорости 110 км/ч и 2,63 л на 100 км по циклу ECE40. Экологические же показатели таковы, что машина вписывается в рамки не только современных требований Евро 2, но и в перспективные Евро 3, которые вступят в действие в 2006 году.

Степень проработки проекта порождает интересные размышления на тему: концепт или все-таки прототип? (Напомним, что первый строится только для показа и «обкатки» необычных конструкторских и дизайнерских решений, второй же – фактически предсерийный образец). По крайней мере, я впервые встретил в пресс-релизе концепта такие строки: «Интегральная тормозная система и АБС устанавливаются по заказу» (это для выпущенного в единственном экземпляре аппарата!). Может быть, действительно стоит подождать годик? 50 л. с. и 175 кг массы – чертовски привлекательно...



Концепт-скутер Aprilia Leonardo SR.



Компоновка Aprilia Leonardo SR: двигатель закреплен на раме, передача мощности на заднее колесо – ременной передачей.

Александр ФИГЛИН, фото Yamaha

«R» – ЗНАЧИТ «РАКЕТА»

YAMAHA YZF-R1 – СПОРТБАЙК ПО МАКСИМУМУ



Вы не успели донести свой супер-пупер-новейший агрегат из магазина до дома, а производитель уже успел выпустить две усовершенствованные версии? Это не только про компьютеры, но и про спортбайки. Звезда по имени Yamaha YZF-R1 вспыхнула на горизонте всего-то шесть лет назад, но в этом году мы встречаем уже четвертый вариант. Только кошки с такой скоростью родятся!

Впрочем, модель образца 2004 года – совершенно новая машина, а не плод эволюции мотоцикла образца 1998 года, как ее старшие сестры. Фактически новая «Эрка» сделана по образцу гоночного мотоцикла Yamaha M1 GP. Как и у аппарата Макса Бьяджи, двигатель сдвинут вперед и вниз, так что блок цилиндров вышел из зоны диагональных элементов рамы. В итоге рама, а за ней и весь мотоцикл стал несколько уже, сравнявшись по компактности с современными «шестисотками». Двигатель, сохранивший основные «фишки» прежней модели (5-клапанные головки цилиндров, систему впрыска топлива с двойными дроссельными заслонками, мощностной клапан на выпуске), спроектирован заново. Он стал более короткоходным, а его главные «внутренности» (поршни, шатуны, коленвал) облегчены. Поэтому мотор веселее раскручивается, активно реагируя на движение ручки газа. К тому же впервые на «Эрках» применен инерционный наддув, увеличивающий максимальную мощность на высоких скоростях со 172 до 180 л. с.

Впрочем, при прогулке по техническим «потрохам» слово «впервые» придется употреблять не раз. Итак, впервые на этом семействе применены: передние тормоза с радиальными скобами, демпфер рулевого управления, запрятанные под хвостовиком облицовки глушители. А рама Deltabox V и маятник задней подвески – это настоящее чудо литейного искусства. Нельзя обойти вниманием и чудный облик машины, созданный Кацумаса Сасанами – парень по праву получил главный приз Ассоциации мотоциклетного дизайна.

Владелец R1 сможет придать своей покупке еще более «гоночный» образ, не выходя из магазина. В список аксессуаров входят регулируемое по высоте ветровое стекло, переднее крыло из углепластика и специальный чехол, маскирующий седло для пассажира.



Увидеть «300» на спидометре – привилегия обладателя «Эрки».



Тормозные скобы с радиальным креплением.



Yamaha YZF-R1 – спортбайк в абсолюте.

R1 СТАРАЯ – R1 НОВАЯ
СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель	Yamaha YZF-R1	
Модельный год	2003	2004
Сухая масса, кг	174	172
База, мм	1395	1395
Двигатель	4-цилиндровый, рядный	
Рабочий объем, см³	998	998
Размерность, мм	74/58	77/53,6
Макс. мощность, л. с. при об/мин	152/10500	172/12500
Макс. крутящий момент, Н.м при об/мин	104.9/8500	103.9/10500



максимальные ощущения



NEW 2004 FZS600 Fazer

NEW 2004 YZF-R1

ООО "Максималь" **Официальный импортер YAMAHA Motor Co. в России**

Дмитровское шоссе, 89, ТРЦ XL, т. 721-28-79, www.maximoto.ru

Дилер — ООО "Вулкан-Моторс": Москва, ул. Таллинская, 18, супермаркет "Седьмой континент", т. 504-28-21, 504-28-22

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

Антон БАРСУКОВ, фото автора

В ЭКСТАЗЕ

НА МЕЖДУНАРОДНОМ МОТО-ШОУ NEC, БИРМИНГЕМ

В Великобритании недостатка в кайфе мотоманьяки не испытывают. Я подзадержался в Лондоне, так что знаю, что говорю...



Прочитал рекламу: в крупнейшем Национальном выставочном центре (NEC) неподалеку от Бирмингема состоится международное мото- и скутер-шоу. И я его пропущу?!. Выехал в Бирмингем рано утром, чтобы предупредить возможные проблемы с парковкой. Но в пяти милях от Центра уперся в огромную пробку. Продвигался по пять метров в минуту и лениво философствовал: «Ладно я – еду на выставку, но какого хрена в раннее субботнее утро на многополосном шоссе M42 законопослушные англичане сбились в эту многокилометровую толпу?» И тут дошло: так ведь и все едут на шоу! Такой



Автографы раздает Нейл ХОДЖСОН, чемпион мира «Супербайк-2003».

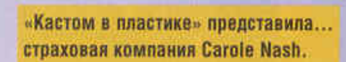
массовости не ожидал! Даже наши былые социалистические субботники не могли бы сравниться с размахом и организованностью британского мотодвижения.

Оставив машину на одном из 22 000 парковочных мест у выставочного центра, я сел в бесплатный автобус, курсирующий по территории NEC, и вышел уже у входа в нужный мне павильон. На многих тысячах квадратных метров раскинулись экспозиции практически всех крупных мотоконцернов мира, знаменитых тюнинг-ателье, именитых кастомайзеров и производителей аксессуаров, одежды и запчастей.

Фокус внимания публики – на стенды «японской четверки» с новинками 2004 года: Honda CBR1000RR Fireblade, Yamaha YZF-R1, Kawasaki Ninja ZX-10R и обновленные Suzuki GSX-R600 и GSX-R750. Каждый из мотоциклов в полном соответствии с общей тенденцией «похудел» на несколько килограммов и прибавил по несколько «лошадей», однако, по моему мнению, каждая из фирм по-своему выделилась. Kawasaki произвел на свет первый достойный литровый спортбайк, который, как выяснилось позже, оказался и самым мощным. Honda первой применила рулевой демпфер, управляемый электроникой. «Сузуки» осталась единственным в мире производителем 750-кубовых спортбайков с рядным двигателем. Yamaha отличилась еще более утонченным и сексуальным дизайном своего литрового флагмана.

Закончив свой «поход на Японию», решил заняться итальянцами. Патриотически-красным пылал стенд Ducati. Я углубился в изучение раскрашенной в гоночные цвета FILA 999-ой модели под номером «100» с двумя зачеркнутыми нулями. И не сразу заметил, что вокруг нее возбужденная публика лезет из кожи вон, чтобы пробраться к раздающему автографы парню в потертых джинсах. По разговорам соседей понял, что в двух метрах от меня никто иной, как чемпион мира 2003 года в классе «Супербайк» Нейл Ходжсон. К сожалению, из-за моей нерасторопности автограф у чемпиона вырвать не удалось. Но из всего нужно извлекать уроки. И я извлек: узнал, что события с участием знаменитостей предварительно анонсируются и следующая встреча состоится через полчаса: пытать будут гонщика британского чемпионата «Супербайк» Пола Юнга. Результативный гонщик и опытный пилот-испытатель, Юнг по праву завоевал популярность на родине. В этот раз я не промахнулся – и у меня появился первый в жизни автограф. Но не остановился на достигнутом: в течение последующего часа обзавелся автографами Капиросси и Бэйлиса.

И тогда сообразил: со знаменитостями пора «завязывать» – иначе всего интересного осмотреть не успею. Продолжил движение. Последний итальянский стенд – Cagiva/MV Agusta. От увиденной здесь красоты чуть не лишился дара речи! Все-таки итальянцы – сволочи! Ни японцы, ни французы, ни англичане не умеют создавать столь эротичных мотоциклов, как эти «макарони». Яркий пример тому – MV Agusta F4. Аппарат производит впечатление скорее предмета роскоши, чем транспортного средства. Кроваво-красный с черным обтекатель, золотые диски колес, вилка и тормозные скобы Nissin – все это смотрится дьявольски красиво! Бывали когда-нибудь в театрах?



«Кастом в пластике» представила... страховая компания Carole Nash.

Темно-красный и черный бархат, вечерние платья, золото – роскошь!.. Такие же ощущения вызывает этот мотоцикл.

То ли меня истощили сильные эмоции на стенде MV Agusta, то ли просто из-за того, что пришло время обеда, но я почувствовал лютый голод и направился к палаткам с пропитанием. По пути заприметил весьма своеобразное сооружение – нечто вроде фюзеляжа самолета, установленного на платформе большого грузовика. К нему тянулась очередь возбужденной публики. Вовнутрь заходили по 10–12 человек, дверь закрывали, и кабина приходила в движение, совершая то резкие наклоны вперед, то рывком отъезжая назад, то заваливаясь на несколько секунд на бок, немилосердно потряхивала содержимое. Офигевшие после пятиминутного расколбаса люди выползали из двери пошатываясь. Сооружение оказалось мультимедиа-симулятором Eurofighter-2000, перепрограммированным на демонстрацию одной из самых захватывающих в мире гонок – «Турист Трофи» на острове Мэн. Отложив питание на потом, я протиснулся в первый ряд симулятора, дверь закрылась, в полной темноте зажегся экран. В коротком вступлении нам рассказали, что гонка по острову Мэн – одна из самых опасных в мире. Она проходит по обычным дорогам, не имеющим зон безопасности, и уже унесла жизни многих гонщиков. Все параметры, использованные в симуляторе, получены путем анализа телеметрии одного из мотоциклов, участвовавших в «ТТ».

На экране «побежала» дорога, и нас заколбасило: поехали! Я вцепился в поручень и стал по привычке следить за трассой. Ускорения и торможения симулятор отрабатывал вполне реалистично, но в поворотах я западал то на соседа, то на стену. А через какое-то время напрочь забыл, что все это только обман и уже чувствовал себя в седле, летящим со скоростью 160 миль в час. Сработала старая дурацкая реакция: я расплылся в блаженно-идиотской улыбке. Хорошо, что соседям в этот момент было не до меня.

Вывалившись из симулятора, решил, в конце концов, подкре-



Дрегстер на базе Suzuki GSX-R1100. Примечателен противовес – маховик на переднем колесе.

питься и распланировать вторую половину дня. Поглощая запеченную в фольге картошку с «присадками» (напомнившую такую же из палатки на Савеловском вокзале в Москве), размышлял. Всю первую половину дня я осматривал в основном спортбайки. Пора разбавить эту «бешеную компанию» чем-то более человечным. Например, «заряженными» стритами и дрэгстерами.

Слово «стритфайтер» в Англии у каждого уважающего только себя уличного забияки вызывает ассоциацию с компанией Harris Performance. От одного вида эксклюзивных рам ее производства можно впасть в технический экстаз. Отпетые нарушители ПДД и трековые маньяки найдут в каталогах Harris полный список столь желанных средств нарушения закона и утверждения мужского достоинства. Гоночные выпускные системы, наборы для самостоятельной установки объемного и турбонаддува, всеми любимый нитрос, корзины сцепления с проскальзыванием, могучие тормозные системы, скоростные переключатели, усиленные и эротизированные элементы подвески, электроника, карбон и прочие цацки – все это призвано вызывать и укреплять у их владельца чувство превосходства над четырехколесными питекантропами и просто рожденными ползать. На типичный для русского человека вопрос, сколько «дури» можно реально выжать из обычной дорожной техники, представители компании ответили, что если деньги – не проблема, то достигнешь очень даже серьезных значений. Из классического Kawasaki Zephyr 750 – сил 200 с гаком, Suzuki GSX-R1100 способен на 300, Yamaha XJR-1300 выдаст около 400, а рекордсмен – Suzuki Hayabusa – способен на 480. Так что, вложив в свой «Зефир» тысяч эдак пять долларов, сделаешь «зверя», который на прямой «порвет» даже «Файерблейд». Правда, «зверь» и сам долго не проживет – самоуничтожится в первом же повороте.

Насмотревшись «накаченных стероидами» стритов и потеряв всякую надежду найти что-то более человеческое, я решил отвести душу на разглядывании старины. Если сравнивать технику



Классика стритостроения: Suzuki GSX-R1100. На двигателе видны дополнительные масляные магистрали для улучшения смазки и охлаждения распредвалов.

Moto Guzzi: шарм ушедшей эпохи.



Неподалеку от великолепного Vincent'а еще один «старикашка», очень похожий на черного красавца, но ржавый, с оплавленными крышками двигателя, без резины, кожи и краски. Прочитал табличку – и с ужасом узнал, что этот кусок металла тоже когда-то был Vincent'ом. Передо мной – одна из ужасных жертв пожара в Британском мотоциклетном музее. Рядом еще несколько «потерпевших» в той трагедии. За ними выставленный словно для контраста, поблескивая хромом и черной эмалью, красовался совершенно новый Triumph Speedmaster. Этот мотоцикл – главный приз лотереи, организованной музеем для сбора средств на восстановление после пожара. В добрый час! Уважающая себя нация должна бережно хранить свидетельства собственной истории. Жители Великобритании себя уважают.

Вдохновленный величием памятников мотостарины, я обратил свой взор в сторону современных кастомов. Не скрою,

Стритфайтер на базе Yamaha R1. Эксклюзивная рама и «нитрос» – обязательные аксессуары современных стритов.

50–70-х годов с современными демонами асфальта, то, по-моему, в «старичках» больше души. Давно мечтал увидеть «вживую» один из самых красивых, по моему мнению, мотоциклов прошлого века – Vincent. Излюбленный аппарат британских кафе-рейсеров тех времен, он к тому же обладал весьма выдающимися для своей эпохи техническими характеристиками. Мощные тормоза (двухбарабанные!), достойная управляемость, 55 л. с. и максимальная скорость в 180 км/ч обеспечили мотоциклу если не популярность (дорог был, чертяка!), то всеобщее уважение. Двигатель Vincent заслуживает звания произведения искусства и за красоту технических решений входит в десятку величайших мотоциклетных двигателей мира.

Турбированный стритфайтер от Martek.

Жертва пожара в Британском мотоциклетном музее.

Тот самый симулятор гонки Tourist Trophy.

в эксклюзивных творениях британских кастомайзеров я ожидал увидеть классические линии «Харли», но не без удивления осознал, что даже у любителей медленного пафосного дефиле пробивается склонность к динамике и управляемости. Многие кастомы перешли на спортивную низкопрофильную резину. Элементы подвески большинства круизеров по своей конструкции все больше напоминают спортбайковские. Это отчетливо видно на примере заднего маятника (кастомайзеры все чаще выполняют его по треугольной схеме) и передней вилки перевернутого типа, которая до последнего времени оставалась признаком спортбайков. Двигатели современных чопперов по мощностным характеристикам все ближе подбираются к неоклассикам. Конструкторы одного из эксклюзивов, видимо, не желая утруждать себя тюнингом классической V-образной «двойки», пошли на то, что установили в свое детище двигатель от Suzuki GSX-R1100. И этого им мало: на заднюю звездочку они возложили дополнительную функцию тормозного диска. Роликовый натяжитель не позволяет цепи провисать. Последний штрих – одиночное сиденье из пористой резины, совместившее в себе стильные формы и полное отсутствие комфорта. В итоге – уникальный кастом-дрегстерный гибрид.

Окончательно сбитый с толку подобным издевательством над стилем, я уже не удивлялся моторным передачам с широченными ремнями, анодированному оребрению цилиндров, передним колесам шириной с задние и пластиковым обтекателям, прикрывающим добрую часть великолепных V-твинов. Мир сошел с ума!

От увиденного начал сходить с ума и я сам. Шутка ли – за несколько часов осмотрел сотни мотоциклов, скутеров, мопедов, трайков, «обсидел» многие сотни тысяч долларов высокотехнологичного железа... Подобное выдержит не каждый. И я вырвался из этого сверкающего бреда... ⏮

БИРМИНГЕМ, Великобритания



Кастомы Victory отличаются изяществом и красотой... гм, форм.

«БИММЕР» И «ХАРЛИ» – ИДОЛЫ РОССИЯН?

Пушкин явно погорячился насчет «любви к отеческим гробам». Что, увы, подтвердил Третий смотр мастеров автомотореставрации, прошедший в Московском выставочном комплексе «Сокольники». Если судить по мотоциклетной части экспозиции, в России признают только Harley-Davidson и BMW (ну, может быть, еще и Zundapp). Обидно... Тем более, что у автомобилистов в этом отношении все было в порядке: зарубежная экзотика перемежалась «Победами» и ЗИЛами.

Взгляд наблюдателя отметит, что тяга к старине приобрела неслыханный доселе размах. Если прошлогодний смотр носил несколько камерный характер, то на сей раз посетители повергли организаторов в шок своей массовостью. Возрос и качественный уровень экспонатов, хотя справедливости ради отметим, что безупречно восстановленные машины порою соседствовали с откровенным кичем.





Фото Константина ЯКУБОВА

ФЕРРАРИ-МОТО!

Уже в дебютном выступлении выиграть чемпионат мира в гонках «Супермотард» – такую цель ставит итальянец Дарио Калцавара. Он основал с этой целью компанию Terra Modena. Знатоки вспомнят: Модена – дом родной для Ferrari. Дарио – давний друг Пьеро Феррари, и не скрывает, что инженеры этой компании здорово помогли в работе над проектом. 450-кубовый двигатель Terra Modena сильно напоминает «кусок» от мотора автомобильной F1: привод к двум верхним распредвалам набором шестерен, клапаны из титана. Калцавара – не новичок в мире большого спорта – он работал менеджером в командах Ferrari F1 и Pirelli Corsa.

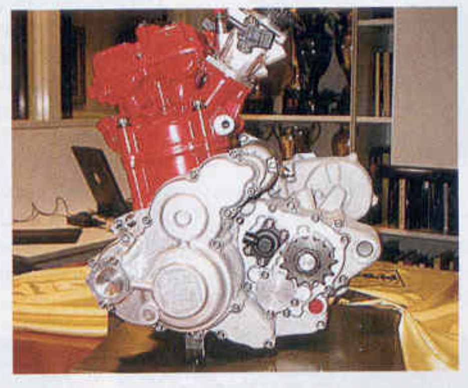


Фото Terra Modena

В 2004 году новоявленная компания построит 35 мотоциклов, в чемпионатах мира и Франции ее честь призваны защищать гонщики Мишель Лаветти и Александр Тьебо.

ОТ PROTO – К TIPO

Любви народной все покорны – даже сердца твердокаменных менеджеров. Показанная в Токио и Болонье троица ретро-



Фото Ducati

прототипов от Ducati (см. «Мото», №12-03) встречена с таким энтузиазмом, что руководители итальянской компании клятвенно пообещали запустить мотоциклы в серию в ближайшем будущем. Первой – в ноябре 2005 года – появится в продаже Ducati Paul Smart (на фото), реплика машины, на которой Пол Смарт в 1972 году выиграл легендарную гонку в Имоле. Затем придут к покупателям и более «приземленные» Ducati Sport 1000 и GT1000. Для тех, кто оформит заказ с 1 марта до 1 сентября этого года, действуют специальные заводские цены – 14 000 евро за Paul Smart, 11 000 евро за Sport и 10 000 евро за GT.



«Мотосалон» - самый перспективный выставочный проект года



Чем было обусловлено решение IFA создать выставочный проект «Мотосалон»?

Сегодня российский рынок мототехники на подъеме. Но в условиях бурного развития все более острой проблемой становится недостаточная информированность как представителей рынка, так и конечных потребителей. До сих пор не существует выставки, посвященной мотоиндустрии, проводимой на международном уровне на качественной престижной выставочной площадке. «Мотосалон» станет первым подобным мероприятием. Все существующие на настоящий момент средства рекламы не могут предоставить представителям рынка такие широкие возможности, как профильная специализированная выставка. И, естественно, интерес к проекту колоссален. Реакция потенциальных посетителей на рекламную кампанию выставки превзошла наши самые оптимистические ожидания.

Как отнеслось российское бизнес-сообщество к новому проекту?

Естественно, с небольшой настороженностью, как по отношению к любому новому мероприятию. Однако это первая отечественная выставка, которая охватывает весь современный российский моторынок и проводится на уровне, достойном международного статуса. И хотя слово «первая» иногда пугает, мы, как профессионалы, всегда можем объяснить, каким образом выставка будет создаваться и развиваться.

Какова предположительная аудитория выставки?

Проект выставки «Мотосалон» привлекает внимание и производителей, и дилеров, и компаний, которые специализируются на продаже запчастей и обслуживании мототехники. Безусловно, немалую заинтересованность проявляют любители мотоциклов: владельцы и потенциальные покупатели.

География посетителей и участников - это практически вся Россия, не только представители крупных городов. Сегодня появляется все больше региональных компаний, которые стремятся занять свою нишу на российском рынке мототехники. Открывается широкое поле деятельности – пока еще совершенно не охваченное. Выставка «Мотосалон» предоставит возможность российским компаниям, представляющим мототехнику, наладить контакты с потенциальными партнерами из регионов.

Почему руководство компании IFA приняло решение проводить выставку именно в конце марта?

Время выставки было выбрано сознательно перед началом сезона. Мы даем компаниям возможность представить технику, в первую очередь новые модели, потенциальным потребителям, которые через месяц-два задумаются о покупке.

Проконсультировавшись со многими потенциальными участниками, руководство нашей компании пришло к выводу, что наиболее оптимальное время – это конец марта. Ведь с середины апреля наступает время активных продаж. А договариваться о поставках техники, особенно в регионы, следует заранее.

Выставка ориентирована в первую очередь на бизнес-посетителей или на частных покупателей, любителей техники?

Мы обращаемся и к тем, и к другим. Думаю, что первые два дня будут более ориентированы на бизнес-аудиторию, а суббота и воскресенье - на конечного потребителя. Однако у нас не будет такого жесткого разделения, как на европейских выставках, где бизнес и шоу отделены друг от друга. В настоящий момент ситуация на рынке такова, что подобная выставочная политика просто невозможна. Хотя когда-нибудь, надеюсь, мы к этому придем.

Каким Вы видите будущее выставки «Мотосалон»?

Серьезные выводы можно будет сделать только через несколько лет. Но тот резонанс, который этот проект вызвал среди профессионалов и любителей мототехники, говорит о том, что его ждет большое будущее. Думаю, что выставка пройдет на самом высоком уровне, который только возможен на данном этапе развития российского моторынка.

Мы будем вкладывать свои силы и знания в эту выставку для того, чтобы расти и развиваться вместе с индустрией. И мы надеемся, что в будущем «Мотосалон» станет центральным общероссийским мероприятием в сфере мотобизнеса!

ИСКРА МЕГАПОЛИСА



А еще Honda Gold Wing называют «новогодней елкой». Знаете почему?

Если его и тюнингуют, то прежде всего – освещение. Владельцы отдельных экземпляров покупают генераторы за баснословные деньги – лишь бы работал любимый усилитель и во всю мощь сияло все, что можно.

Для Gold Wing придумали великое множество фенечек и лампочек. В украшательстве своего мотоцикла я продвинулся еще дальше. Обильно «поджег» его неоном. Каждый обвод облицовки сияет, мой мотоцикл – частичка освещенного огнями ночного города. «Голда» – его дитя.

На «наряд» ушло более 200 метров проводов и около 35 метров неоновых трубочек. Эти специальные пластиковые трубочки можно гнуть, бить, царапать – с ними ничегошеньки не случится.

Смысл существования байка я еще не сформулировал. Пока Gold Wing просто красив. Производимый эффект греет душу: со стороны несущийся по улице мотоцикл можно запросто принять за лета-



ющую тарелку. Прохожие, автомобилисты, глядя мне вслед, сворачивают шеи, автоинспекторы, остолбенев, забывают про штрафы. Самое же приятное в том, что «елка» дарит праздник не только в новогоднюю ночь, а круглый год.

Другие фото и подробности – на сайте www.motoneon.ru.

Дмитрий МИШИН

Александр ГМЫЗИН, г. Котлас

«СТРИТ» ДЛЯ СЕВЕРНЫХ ШИРОТ

Четыре года труда понадобилось мне, чтобы осуществить мечту.

Начал с мотора. Прежде всего увеличил его объем ураловского движка до 750 см³. Чтобы улучшить наполнение цилиндров, а значит, поднять мощность, отполировал клапаны, впускные и выпускные каналы. Подогнал по весу поршни. Особо мне досаждали мешающиеся под ногами карбюраторы. Чтобы избавиться от них, а заодно улучшить работу двигателя, решил установить один автомобильный. Выбор пал на Solex 30/35 PDSi(T). Такие карбюраторы, от каких-то старых автомобилей, продают для «Жигулей», и те, кто их купил, очень довольны. А чем «Урал» хуже? Тем более, что прибор однокамерный, в отличие от «жигулевского», и коллектор под него делать сравнительно легко. Но из-за того, что рабочий объем моего двигателя вдвое меньше, чем у автомобиля, пришлось повозиться с подбором жиклеров. Попутно выявилась еще одна особенность установки одного карбюратора на тяжелый мотоцикл. Он оказался непосредственно под бензобаком. Поэтому бензин поступает плохо, и уровень топлива в поплавковой камере при большом его расходе может падать. Отсюда провалы при длительных разгонах и езде на больших скоростях. Пришлось установить автомобильный электрический бензонасос. Работы было много, но результат того стоил: мотор работает отлично! Благодаря ускорительному насосу движок отзывается на открытие ручки газа моментально. Регулировать карбюратор одно удовольствие. Никаких провалов или сбоев!

Выпускную систему создавал заново. Выхлопные газы из стандартных выпускных труб поступают в самодельный резонатор и лишь затем, через отдельные трубы, в глушители (тоже самодельные). Благодаря их «прямоточной» конструкции, мотоцикл имеет приятный басовитый выхлоп. Пробная поездка на мотоцикле выявила интересный эффект. В результате установки резонатора глушители нагреваются гораздо меньше штатных. Это не раз спасало обувь моих пассажиров, да и мои ноги. Родную раму укоротил, чтобы уменьшить базу. Управляемость от этого, на мой взгляд, только выиграла. В рулевой колонке теперь стоят конусные подшипники. Перья передней вилки от «Ижа», укороченные для увеличения жесткости. Мостики приспособил от Honda CX500, но отверстия увеличил разверткой, чтобы в них вошли «ижевские» несущие трубы. Заднюю подвеску сделал по схеме с центральным амортизатором. Такая конструкция достаточно жестка и хорошо зарекомендовала себя на кроссовых мотоциклах. Амортизатор в ней собственной конструкции. В нем предусмотрены подкачка воздуха и регулировки сжатия и отбоя. Это позволило настроить его характеристики для максимально комфортной езды.

Есть у главной передачи оппозитов один недостаток. Ее корпус крепится к маятнику шпильками, расположенными на маленьком радиусе. Слабая получилась конструкция, уж очень быстро разбалтывается. Шпильки в последние годы усилили, но это лишь полдела. На своем мотоцикле я установил реактивную тягу, которая идет почти от оси качания маятника к болтам, стягивающим редуктор.

Механизм сцепления трогать не стал. Ему на одиночке и так работается сравнительно легко. Коробка передач тоже осталась без принципиальных изменений. Просто отладил ее. Убрал все лишние зазоры и люфты. За счет этого уменьшился ход педали переключения передач. А вот привод на заднее колесо пришлось переделать. Из-за увеличившегося хода зад-





Общие данные (здесь и далее сведения, предоставлены владельцем мотоцикла): сухая масса – **240 кг** ■ длина – **2180 мм** ■ база – **1400 мм** ■ высота по седлу – **800 мм** ■ дорожный просвет – **240 мм** ■ объем бензобака – **10 + 5,4 л**. **Двигатель** – «Урал» с доработанным картером, коленвалом от М-72, цилиндрами, поршнями и головками от «Днепра» ■ рабочий объем – **745 см³** ■ мощность – **45* л. с.** ■ размерность – **78x78 мм** ■ карбюратор – Solex 30/35 PDSi(T) ■ подача топлива – электрическим бензонасосом ■ воздушный фильтр – поролоновый от компрессора. **Трансмиссия** – КПП, механизм сцепления и главная передача штатные, резиновая муфта заменена на наружный ШРУС Subaru Djasti. **Ходовая часть:** рама – «Урал» доработанная ■ передняя подвеска – перья «Иж» укороченные, траверсы от Honda CX500 ■ задняя подвеска – с «центральным» амортизатором собственной конструкции и изготовления. **Тормоза:** передний – гидравлический «Иж» с двумя дисками ■ задний – гидравлический «Иж» с одним диском ■ передняя шина – **3,75-18"** ■ задняя шина – **140/80-18"**. **Электрооборудование:** генератор – **500 Вт** ■ фара – от «Волги» с гидрокорректором, панель приборов – от Audi 80 ■ магнитола – Pioneer в ящике, вмонтированном в бензобак, двухполосные акустические системы в переднем обтекателе.

него колеса угол наклона карданного вала в резиновой муфте стал слишком большим. Тут не то что резина, карданные шарниры не справятся. Только ШРУС от переднеприводного автомобиля нормально работает в таких условиях.

Колеса «ижевские», но на переднем установил два тормозных диска, а сзади – один. Тормоза работают великолепно даже при умеренном усилии на рычагах.

От родной электропроводки отказался. Переделал ее так, что она стала, на мой взгляд, надежнее и проще. Потребителей электричества стало много, а ведь их нужно «кормить». Для этого установил 500-ваттный генератор и провел эксперимент. На холостом ходу включил последовательно дальний свет, противотуманки, магнитофон, аварийку… – все ждал, когда же двигатель заглохнет. Так и не дождался. А 150-ваттник «скис» бы уже в середине эксперимента. Проверено. Чтобы иметь всю информацию перед глазами, установил панель приборов от Audi 80.

Бензобак на этом мотоцикле не так прост, как кажется, – в него встроена автомагнитола. Сварганил бак из железа толщиной 0,8 мм. Спаивал его из кусков, а затем промазывал швы бензостойким компаундом. Габариты почти как у штатного, но приличный кусок объема «съели» магнитола и воздушный фильтр. Скомпенсировал это дополнительным баком, спрятанным под сиденьем.

А теперь о самом трудоемком и дорогом. Сколько было сделано набросков и эскизов в поисках легкости и динамичности внешнего вида, – не перечесть. Мастер-модель изготовил прямо на мотоцикле из алебастра. Пока добивался полной симметрии, вырезал более 80 шаблонов.

Когда лепил все это, чувствовал себя скульптором. Изготавливать матрицу не стал. Материала ушло бы в 2–3 раза больше, а про время я уж и не говорю. Решил клеить прямо по мастер-модели. Это хоть и сложнее, но рациональнее. Эпоксидную смолу разбавлял растворителем, чтобы она стала жиже и лучше впитывалась в стеклоткань – так ее легче разгладить. Стеклоткани положил всего два слоя и, после того как она застыла, выломал весь алебастр и снял готовый обтекатель. Чтобы он был жестким, но легким, не стал дальше наращивать слои, а покрыл его изнутри пенопленом (его применяют в строительстве для заделки полостей), а лишние наплывы, когда он затвердел, вырезал ножом. Точно так же изготовил каркас сиденья и отвез его в Москву. Столичные специалисты мастерски обтянули его кожей. Заднее крыло, накладку на руле и передний обтекатель изнутри уже сам обклеивал кожзаменителем.

При выборе краски решил не экономить. Выбрал самую лучшую из тех, что смог найти. Результат вы видите. ⏮

ПОПРАВКА

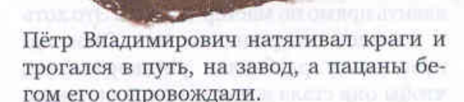
В материал «Дружище Квазимодо», опубликованный в «Мото» №1-04, вкралась описка. Фамилия создателя самоделки – Верлин. Приносим извинения.



ПЁТР МОЖАРОВ И ЕГО МОТОЦИКЛЫ

Олег КУРИХИН,
фото из архива автора

Этот человек создал целое созвездие оригинальных конструкций, заложил основы нашей мотопромышленности, во многом опередил свое время. Знакомтесь: Петр Владимирович Можаров (1888 – 1934), талантливый инженер и заядлый мотоциклист.



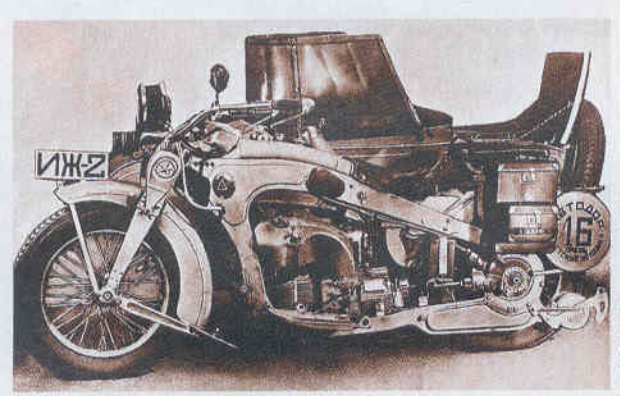
Всяческой механикой Пётр Можаров заинтересовался в детстве. А когда, еще до войны, учился в Лейпцигском университете, то и на занятия ездил на мотоциклах, регулярно меняя один на другой. В середине 20-х годов судьба занесла его в Ижевск, на объединение «Ижстальзаводы» – инженером по рационализации теплового хозяйства.

На чем ездить на работу? Только на мотоцикле! И Можаров приобрёл старенький AJS времен первой мировой войны. С утра хозяин заводил и прогревал мотор, случалось, толкал машину. К тому времени уже сбегались любопытные – дети и взрослые. Пётр Владимирович натягивал краги и трогался в путь, на завод, а пацаны бегом его сопровождали.

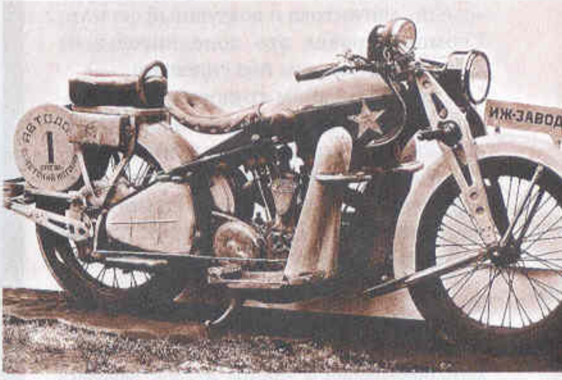
В 1927 г. Ружейно-пулемётный трест (РУЖ) рекомендовал освоить в Ижевске изготовление велосипедов. А Можаров, узнав об этом, предложил развернуть серийное производство мотоциклов – сказалось, видимо, давнее увлечение. В РУЖ-тресте мотоциклетную идею поддержали. Осенью того же года П. В. Можарова и Г. И. Адамовича командировали в Германию, где они побывали на многих мотоциклетных предприятиях. Домой инженеры привезли несколько мотоциклов, кучу двигателей и коробок передач, магнето и прочих агрегатов, но главное – информацию. Так в 1928 году на Ижстальзаводах родился новый отдел – «Мотоциклетная секция».

Сначала Можаров решил сконструировать тяжёлый мотоцикл со штампованной сварной рамой, 2-цилиндровым V-образным 4-тактным двигателем рабочим объёмом 750 см^3, параллелограммной передней вилкой, подрессоренным анатомическим седлом (по терминологии тех лет – «кавалерийским») и цепным приводом заднего колеса, помещённым в герметичный кожух. Для экономии времени он использовал привезённый из Германии верхнеклапанный 750-кубовый двигатель Wanderer.

Основные чертежи были готовы в начале июля. Можаров передал их подчинённым для деталировки, а сам на 500-кубовом верхнеклапанном мотоцикле Neander отправился во Всесоюзный мотопробег, стартовавший 1 августа по маршруту Москва – Тифлис – Москва. В пробе-



4-местный (!) «Иж-2» потребовал принудительного охлаждения двигателя.



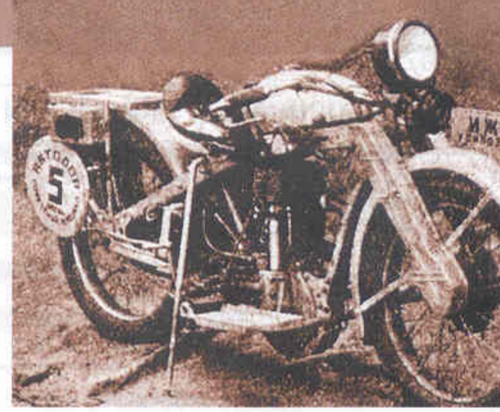
Первенец ижевского мотостроения получил в обозначении «троечку».



Выдающийся российский инженер, создатель первых отечественных мотоциклов Петр Можаров.



В легком «Иж-4» сочетался 200-кубовый мотор с передачей на заднее колесо валом.



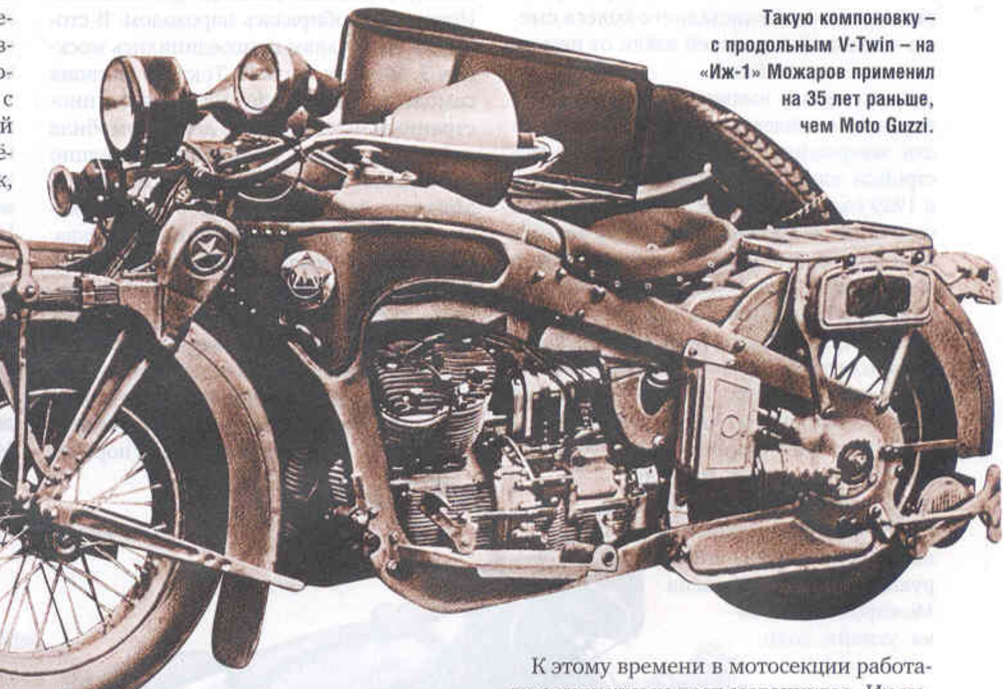
Фактически переделанный Neander, под индексом «Иж-5».

ге участвовало 15 мотоциклов различных европейских и американских фирм. Neander, на котором Пётр Владимирович отправился в пробег, получил минимум штрафных очков и был признан лучшей машиной пробега. Анализируя поведение различных моделей, Можаров осознал, что построить универсальный мотоцикл невозможно, и решил работать с проектами нескольких моделей – лёгкой (до 300 см³), средней (500–750 см³) и тяжёлой (более 750 см³). Вернувшись в Ижевск, Пётр Владимирович поделился своими соображениями с руководством Ижстальзаводов и коллегами в мотосекции. Его поддержали, и он приступил к работе.

Мотопробег показал, что тяжелой машине нужен максимально мощный и тяговитый мотор. Можаров решил спроектировать 2-цилиндровый V-образный 4-тактный двигатель рабочим объёмом 1200 см³. Чтобы цилиндры хорошо охлаждались, он расположил их поперёк, а для надёжности трансмиссии применил привод заднего колеса валом. Пассажиру отводилось место в боковом прицепе (коляске).

Пётр Владимирович видел, как в пробеге на тяжёлых мотоциклах ломались передние вилки и трясло руль, поэтому предусмотрел двойную амортизацию переднего колеса. Колебания перьев вилки гасили установленные вдоль них две небольшие многолистовые рессоры. На нижних концах перьев располагались короткие рычаги. К ним посредине крепилась ось переднего колеса, а на концах – П-образная скоба, упиравшаяся в еще две рессоры, только горизонтальные. Для компенсации вибраций руля последний крепился к мостику вилки в резиновых муфтах. Для защиты кистей рук водителя рукоятки руля расположили внутри специальных конусов.

Литые картеры мотора и КПП имели мощное оребрение. Сварную раму из штампованных заготовок инженер спроектировал так, что пустотелые короба внутри неё придавали дополнительную прочность всей конструкции.



Такую компоновку – с продольным V-Twin – на «Иж-1» Можаров применил на 35 лет раньше, чем Moto Guzzi.

Пустоты в задних коробах рамы стали глушителями, куда из цилиндров по патрубкам отводились отработавшие газы. На срезах глушителей крепились декоративные розетки. Все колёса были взаимозаменяемыми.

В октябре П. В. Можаров завершил разработку проекта тяжёлого мотоцикла и отослал его в РУЖ-трест. К тому времени изготовление первого Ижевского мотоцикла шло полным ходом, и сразу же развернулись работы по второй машине. В ней Можаров применил упрощённую конструкцию передней вилки. Этот мотоцикл предстояло испытывать с максимальной нагрузкой в четыре человека (для чего боковая коляска была сделана двухместной), в тяжелых дорожных условиях. Чтобы не перегреть при этом двигатель, его требовалось принудительно охлаждать, а чтобы мотоцикл не буксовал, понадобился привод на колесо коляски. Эти решения воплотились во второй тяжёлой машине, максимально унифицированной с первой.

К этому времени в мотосекции работали с чертежами трех мотоциклов. Их назвали по наименованию реки Иж в Ижевске. Наиболее важную для завода 1200-кубовую машину обозначили «Иж-1», модифицированную модель с принудительным охлаждением двигателя и приводом колеса коляски – «Иж-2», а самый первый мотоцикл, с мотором Wanderer – «Иж-3».

Изготовление сразу трёх образцов вселяло в сердца сотрудников мотосекции законную гордость. Её не омрачил даже отрицательный отзыв технической комиссии РУЖ-треста о мотоцикле «Иж-1». Дирекция завода заявила, что намерена продолжить изготовление трёх экспериментальных моделей и сумеет доказать свою правоту.

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ МОТОЦИКЛОВ, СПРОЕКТИРОВАННЫХ П. В. МОЖАРОВЫМ

Модель	Иж-1	Иж-2	Иж-3	Иж-4	Иж-5	Иж-6	Иж-7	Тремасс-300	Л-300	НАТИ-А-750	НАТИ-Б-375	НАТИ-В-375
Тип	с коляской	с коляской	одиночка	одиночка	одиночка	одиночка	одиночка	одиночка	одиночка	с коляской	одиночка	одиночка
Число и расположение цилиндров	V2	V2	V2	1	1	1	1	1	1	V2	1	1
Число тактов	4	4	4	2	4	4	2	2	2	4	4	4
Рабочий объем, см³	1200	1200	750*	200	500	500	293	293	293	750	375	375
Главная передача	вал	вал	цепь	вал	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь	цепь
Масса, кг	300	300	180	100	130	150	125	125	125	206	135	195
База, мм	1400	1400	1300	1100	1300	1300	1320	1320	1320	1395	1320	1395

Можаров задумал к следующему Всесоюзному мотопробегу сделать еще и лёгкий и два средних мотоцикла. Чтобы осуществить этот замысел и не сорвать изготовление первых опытных «Ижей», он решил, широко используя импортные узлы и агрегаты, направить основные усилия на разработку ходовой части.

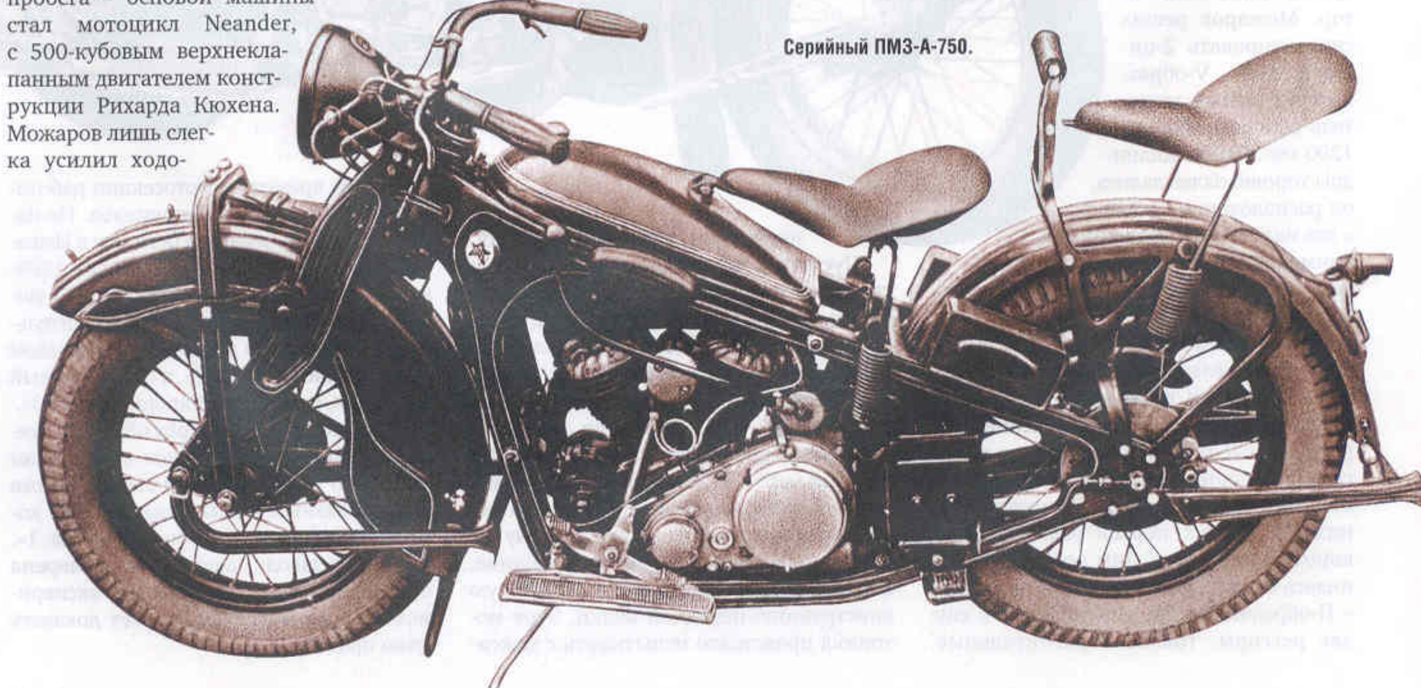
Лёгкий мотоцикл, обозначенный «Иж-4», Можаров спроектировал в январе 1929 г. А уже в феврале началось его изготовление. Бензобак, состоявший из двух симметричных половин, подвесили на верхней балке рамы. Двигатель рабочим объёмом 200 см³, коробку передач и вал привода заднего колеса вместе с главной передачей взяли от немецкого мотоцикла Stock.

В это время выявилась нехватка импортных комплектующих, необходимых для завершения «Иж-1» – «Иж-4» и постройки ещё двух образцов. Пришлось в 1929 году ехать в Берлинское торгпредство СССР. Петру Владимировичу удалось приобрести всё необходимое, а заодно и ознакомиться с новинками мотоциклостроения Германии. Вернувшись в начале июня, Можаров продолжил руководить изготовлением четырёх машин и энергично взялся за создание мотоцикла «Иж-5». Поскольку сроки поджимали – близилась дата старта очередного мотопробега – основой машины стал мотоцикл Neander, с 500-кубовым верхнеклапанным двигателем конструкции Рихарда Кюхена. Можаров лишь слегка усилил ходовую часть, добавил боковую подставку и плоские подножки, а главное – разработал полностью новую рычажную переднюю вилку. Проектирование задуманного в то же время мотоцикла «Иж-6» шло медленно из-за авральной занятости сотрудников мотосекции.

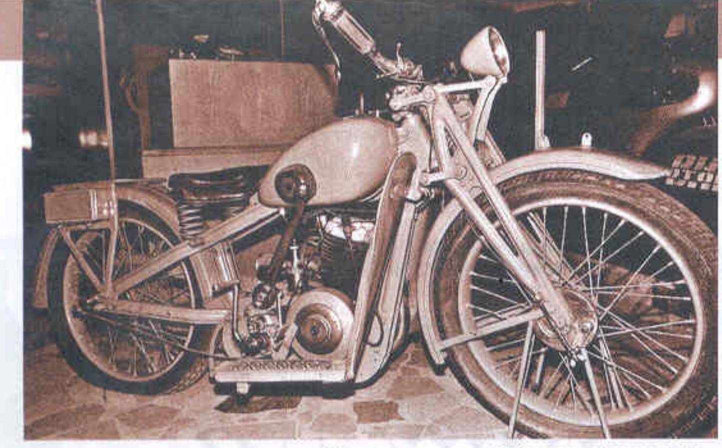
Старт первого Всесоюзного пробега советских мотоциклов неоднократно откладывался. Наконец, был назван последний срок: 25 сентября. «Иж-6» не успели подготовить, поэтому в пробег отправилась первая пятерка «Ижей». Из-за дождей, сделавших дороги совершенно непроезжими, ижевская команда до Нижнего Новгорода добиралась пароходом. В столице к ижевчанам присоединились москвич Э. Мауэр и туляк Н. Токарев на своих самодельных конструкциях, семь иностранных мотоциклов и два автомобиля сопровождения. Участники успешно преодолели более 3300 км по маршруту Москва – Ленинград – Псков – Витебск – Смоленск – Брянск – Харьков – Москва. Повсюду водителям оказывали радушный приём, а после финиша в здании Московского пассажа (ныне ГУМ) организовали выставку мотоциклов, вернувшихся из пробега. Там же работала техническая комиссия. Посетители отдали предпочтение «Иж-1» – они признали его самым красивым, иностранцы же были поражены его размерами и интересными техническими решениями. А вот эксперты думали об освоении наиболее технологичной – той, что проще в производстве машины. Им приглянулся «Иж-4».

В октябре мотоциклы вернули в Ижевск, куда вскоре прибыла Государственная комиссия. Она приняла парадоксальное решение: прекратить работы с мотоциклами в Ижевске и передать все разработки в ленинградский Трест массового производства (ТРЕМАСС). П. В. Можарова и некоторых инженеров, в том числе А. М. Лутца и С. Н. Семашко, перевели в Ленинград. В ТРЕМАССе не знали, с чего начать, и, чтобы сделать окончательный выбор, Петра Владимировича вновь командировали в Германию.

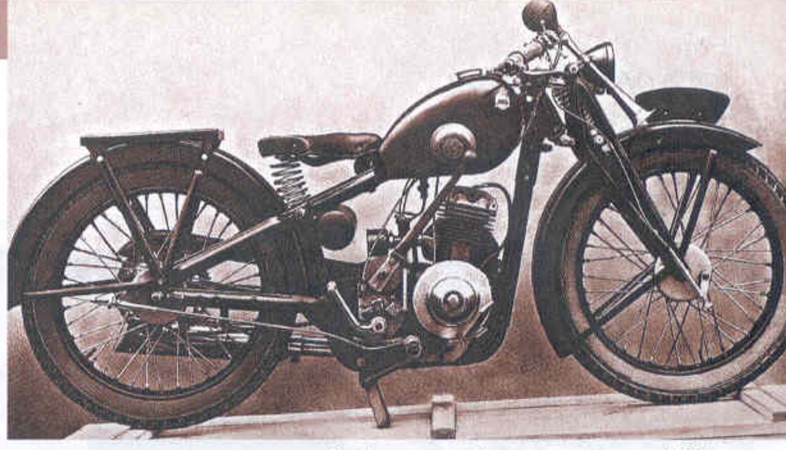
Поскольку речь шла о производстве легкого мотоцикла, на этот раз особое внимание Можаров уделил продукции компании DKW. Основой нового отечественного мотоцикла стала популярная модель Luxus-300. К работе приступили в мае 1930 года, а через месяц изготовили промышленный образец, обозначенный «Тремасс-300». А серийное производство мотоциклов, которые назвали Л-300 (Ленинградские, с двигателем рабочим объёмом 300 см³), начали в январе 1931 г. на заводе «Красный Октябрь». На этом миссия Можарова в Ленинграде завершилась.



Серийный ПМЗ-А-750.

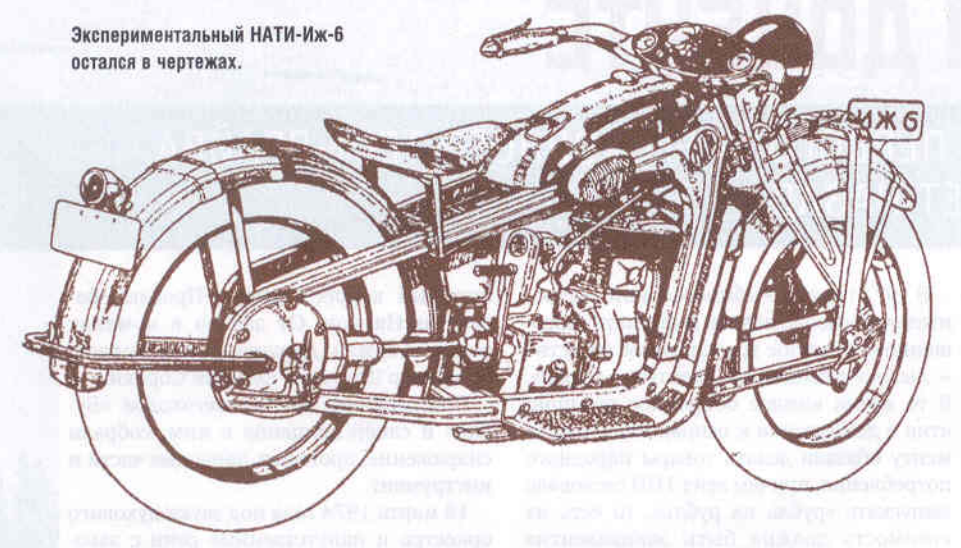


Экспериментальный образец «Тремасс-300», в серию пошел под названием «Л-300».



«Иж-7» – ижевский вариант мотоцикла Л-300.

5 октября 1931 г. Высший Совет Народного Хозяйства (ВСНХ) решил освоить в стране производство мотоциклов для Красной Армии: тяжёлого, с двигателем 750 см³, и среднего, с мотором 375 см³. Эту работу вновь поручили Можарову. В конце того же года он переехал в Москву и стал начальником мотоциклетного КБ Научного автотракторного института (НАТИ). Базовая модель НАТИ-А-750 представляла собой причудливое сочетание V-twin'а типа Harley-Davidson и ходовой части по образцу BMW. Машина могла эксплуатироваться в одиночном варианте или с коляской.



Экспериментальный НАТИ-Иж-6 остался в чертежах.

Спроектировали и одноцилиндровый двигатель. Его более чем на 90% унифицировали с базовым мотором, а по посадочным местам – с мотором Л-300. Благодаря этому без особого труда удалось встроить получившийся агрегат в ходовую часть Л-300. Получившейся лёгкой машине присвоили индекс НАТИ-Б-375. Память об неосуществленном проекте «Иж-6» побудила Можарова сделать ещё одну модель. В ходовую часть, аналогичную А-750, он вмонтировал новый одноцилиндровый двигатель (375 см³) с коробкой передач и приводом заднего колеса с помощью вала. Эта машина очень походила на появившиеся к тому моменту BMW R4. Её обозначили НАТИ – Иж-6 (по некоторым сведениям, она именовалась также НАТИ-В-375). Пётр Владимирович понимал, что на бездорожье мощности базовых двигателей может оказаться недостаточно, поэтому разработал модификацию цилиндропоршневой группы, позволявшую создать моторы с рабочими объёмами 850 см³ и 425 см³ – более мощные и тяговитые.

Изготовление мотоциклов разместили в мастерских мотосекции на Ижстальзаводах.

Руководство НАТИ потребовало доставить новые мотоциклы в Москву своим ходом. Отправили четыре НАТИ-А-750, опытный «Иж-7», созданный на базе Л-300 специалистами организованного к тому времени Ижевского мотозавода, а для сравнения с ними – BMW R16 и Harley-Davidson. Эту поездку назвали «Предварительный испытательный пробег».

Из-за дождей и дорожной грязи изменили обычный маршрут. По шоссе добрались до Сарапула (60 км), оттуда на пароходе до Горького, далее по шоссе до Москвы (410 км). В столице на торжественном митинге выступили председатель ЦС АВТОДОР С. С. Каменев, представители общественности города и мотоциклетных секций Москвы. Новые мотоциклы произвели хорошее впечатление. Вскоре их передали в НАТИ для всесторонних испытаний, после чего ВСНХ принял решение о серийном производстве НАТИ-А-750 – в Подольске, на Подольском механическом заводе (ПМЗ).

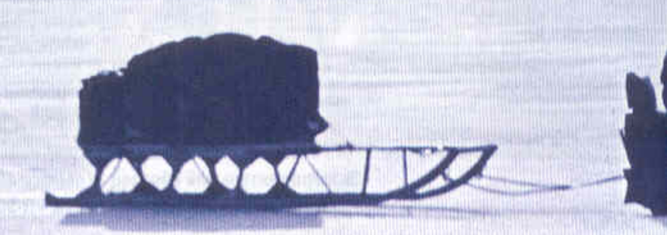
Возглавить все работы по освоению мотоциклов на ПМЗ поручили тому же Можарову. Ему пришлось вести трудные переговоры с дирекцией завода, которую перспектива выпуска мотоциклов отнюдь не обрадовала. Он лично хлопотал о финансировании работ, писал письма наркому Серго Орджоникидзе. Самое главное – на заводе практически отсутствовало штамповочное оборудование, необходимое для изготовления деталей ходовой части. С большим трудом Пётр Владимирович комплектовал новый участок. Он корректировал конструкторскую документацию с учётом приобретённой техники, одновременно обучая будущих рабочих.

В первой декаде февраля 1934 г. завершилось изготовление промышленного образца, которому дали новое название: ПМЗ-А-750. Его сразу же направили в Кремль. Мотоцикл произвел впечатление на первых лиц государства, и конструктора премировали путевкой в санаторий ЦК ВКП(б) в Сочи. К сожалению, там 11 марта при загадочных обстоятельствах Пётр Владимирович скончался.

Созданные им мотоциклы – Л-300 и НАТИ-А-750 – выпускались в Ленинграде и Подольске до конца 30-х годов. Фактически Можаров стал организатором серийного производства мотоциклов в СССР. В память об этом выдающемся человеке к 100-летию со дня его рождения в Ижевске отлили памятную медаль, в 1989 г. его именем назвали одну из старых улиц города, а в нынешнем году издательство «Наука» Российской Академии наук выпустило книгу «Пётр Владимирович Можаров (1888-1934)».

Вадим ШАПИРО, мастер спорта по туризму,
фото автора и участников путешествия





О «БУРАНАХ», ГАЗЕТЕ «ПРАВДА» И ВРЕДНОМ ДОЦЕНТЕ

ЗАПИСКИ УЧАСТНИКА ПЕРВОГО СНЕГОХОДНОГО ТЕСТ-ДРАЙВА, СОСТОЯВШЕГОСЯ 30 ЛЕТ НАЗАД

«Бураны» идут на север» – под таким заголовком в «Правде», главной газете Советского Союза, ровно 30 лет назад появилась заметка об идее испытательного пробега на снегоходах «Буран» по северным областям страны. По тем временам такая публикация дорогого стоила – это было почти «народное признание». Вскоре в той же газете был опубликован репортаж о старте экспедиции. А затем «Правда» замолчала... И только когда пробег закончился, все узнали истинную причину молчания... Но обо всем по порядку.

В 1973 году на Рыбинском моторостроительном заводе начали выпускать совершенно необычное транспортное средство – лыжно-гусеничный снегоход «Буран». В то время каждое оборонное предприятие в дополнение к основному ассортименту обязали делать товары народного потребления, причем этих ТНП следовало выпускать «рубль на рубль», то есть их стоимость должна быть эквивалентна фонду зарплаты сотрудников предприятия. Дело непростое: на РМЗ тогда трудилось более 40 тысяч человек. Поэтому за первый год сделали всего лишь около тысячи снегоходов. Продажная цена получилась очень высокой – она равнялась половине стоимости автомобиля «Москвич». Жалоб и рекламаций на «Бураны» поступало много. Замминистра авиационной промышленности И. А. Салащенко, ответственный в авиапроме за выпуск ТНП и спорт, дал указание организовать испытательный пробег «по северам», дабы успешными результатами его проведения заглушить голоса жалобщиков.

В Рыбинск направили группу спортсменов – мастеров спорта, членов сборной команды ДСО «Зенит» по зимнему туризму в составе Евгения Прочко, Олега Ильина, Александра Красикова и вашего покорного слуги, имевших опыт проведения сложных зимних походов в ненаселенной местности. К участникам пробега присоединились сотрудник журнала «За рулем» Борис Синельников и внештатный корреспондент «Правды» Валентин Иванов. От завода в команду вошли Герман Дерунов, Олег Бараев, Владимир Шведов и Евгений Сорокин.

Подготовили девять снегоходов «Буран» и саней-прицепов к ним, собрали снаряжение, провиант, запасные части и инструмент.

18 марта 1974 года под звуки духового оркестра и напутственные речи с заводского аэродрома пробег стартовал.

...Снегоход сломался сразу за кустами, окружавшими аэродром... Лучшие комсомольцы, которым доверили работать на сборке в честь XVII съезда ВЛКСМ, видимо, забыли набить смазку в подшипник вариатора. За первой поломкой последовала вторая, затем третья... Начало путешествия было особенно тяжелым: частые поломки техники, притирка участников друг к другу, рваный ритм движения, устойчивая плюсовая температура, при которой перегревались двигатели, а снег попросту растаял.

Маршрут проходил почти прямо на север вдоль тракта Ярославль – Архангельск. Постепенно дневной пробег увеличивался, мелкие неурядицы забывались. Через шесть дней после старта, пройдя 580 км, миновали Вельск и на десятый день достигли слияния рек Пинеги и Северной Двины. Общий километраж составил 1190 км. Далее направление движения резко изменилось – пошли на восток вдоль реки Пинеги.

Путь пролегал через старинные села Архангельской губернии – Кузомень, Пинега, Лешуконское. Здесь впервые встретились огромные дома под единой крышей, идеально приспособленные к суровой северной природе, с расписными диковинными львами и цветными фронтонами под коньками крыш. Между Кузоменем и Пинегой расположен редкой красоты Красногорский монастырь, в котором прожил свои последние годы и похоронен князь Василий Голицын, фаворит царевны Софьи.

Последний населенный пункт на территории Архангельской области – поселок Койнас. Несколько веков здесь проходил Печорский почтовый тракт, действовавший вплоть до Великой Отечественной войны, то есть до середины XX века. По рассказам очевидцев, еще в советское время дорога содержалась в идеальном состоянии, малейшие выбоины и ямки сразу же засыпались песком, так что конные экипажи летом двигались по грунтовой дороге, как по асфальту... К 1974 году полотно дороги заросло молодыми деревцами.

К востоку от Койнаса проходит водораздел бассейнов рек, впадающих в Северную Двину, и Печорский тракт проложен по сильно пересеченной местности. Пожалуй, это самое сложное место для снегоходов. Глубокий, до 1,5 метров, рыхлый снег, в который водители, сходя с «Буранов», проваливались по грудь. Крутые спуски и подъемы приходилось преодолевать, вытягивая технику всем миром на длинных капроновых тросах. Ох, как это не просто – 350 кг «живого» веса снегохода плюс 200 кг саней, нагруженных запчастями и походным скарбом...

Сани, кстати, тоже доставляли много хлопот. Изготовленные из алюминиевого сплава, они напоминали внешне ненецкие санки для оленьих упряжек. Но у ненцев санки из деревянных деталей,



Архангельск
Пинега
Пинега
Усть-Пинега
Нарьян-
Печора
Усть-Цильма
Мезень
Сев. Двина
Вельск
Печора
Вологда
Рыбинск
Ярославль



связанных сыромятными ремнями, что амортизировало удары при наезде на препятствия – конструкция «дышала» при движении. А алюминиевые прицепы не имели никаких амортизирующих узлов и буквально разваливались от ударов на неровностях дороги. Их ремонт занимал не меньше времени, чем ремонт самих снегоходов.

«Сервисное» обслуживание техники съедало до 30% общего времени движения.

Наиболее серьезные замечания к снегоходу – неудачно организованное охлаждение цилиндров двигателя, алюминиевые тарелки клиноременного вариатора, подверженные задирам, что вызывало разрушение клинового ремня, а также плохая герметизация элементов выхлопной системы и ненадежная работа механизма ручного запуска. По окончании пробега список выявленных «проколов» передали на завод. Забегая вперед,



скажу, что некоторые из них, к сожалению, так и не устранены до сих пор.

Тем не менее, снегоходы двигались, и, преодолев водораздел Северной Двины и Печоры, экспедиция добралась до старинного села Усть-Цильма. А вот и широкая даль реки Печоры. Вырвались на простор – дневной пробег увеличился до 160–170 км, поломок стало меньше, а средняя скорость движения увеличилась до 20–25 км/ч против 8–10 км/ч в лесной зоне.

Вблизи Нарьян-Мара, где нам организовали торжественный прием и митинг, «забираем» еще восточнее и, как в песне, – «...по тундре, по широкой дороге...», за пять дней доходим до заполярной Воркуты.

Эта часть пути запомнилась застругами снега, на которых то и дело ломались рессоры лыж, красотой тундры, редкими буровыми вышками (освоение нефтяных богатств только начиналось), а также феерическим зрелищем – «полетами» водителей снегоходов. От резкого удара о снежный заструг пилота, как из катапульты, выбрасывало вверх, и, немного пролетев по воздуху, он утыкался в снег. Толстенный слой теплой одежды смягчал удар, и ничего страшного не происходило. Но смотреть со стороны на такие кульбиты было как-то не по себе. Такой вот заполярный экстрим образца 1974 года!

Всего за 29 дней прошли 2840 км, общее время движения – 183 часа, средняя скорость – 15,5 км/ч.

Союз спортсменов и механиков оказался плодотворным. Машины выдержали, выдержали и люди. Запредельные физические нагрузки, рваный ритм движения, повышенные вибрации и низкая температура... Даже в рекордных лыжных походах мы так не уставали...

Что дал этот пробег и нужен ли он был вообще? Основной вывод: «Буран» – уникальный вид транспорта, просто необходимый стране, две трети которой большую часть года покрыта снегом.

А вот почему замолчала «Правда», мы узнали, только когда вернулись в Рыбинск. Оказывается, один свердловский доцент приобрел для себя «Буран», выложив за него 2200 руб. (заметьте – это цены 1974 года). Само собой, снегоход у него вскоре «приказал долго жить», и сколько бы владелец не обращался на завод, реакции не было. Но упорный доцент не сдался – исхитрившись, он передал жалобу самому Д.Ф.Устинову, секретарю ЦК КПСС по оборонным вопросам. После этого снегоход починили, и очень быстро. Казалось бы, история завершилась. Однако хитрый доцент упомянул в жалобе, что, мол, «Правда», орган ЦК КПСС, беззастенчиво рекламирует эту некачественную продукцию и т.п. Понятно, что после таких выпадов публикации о нашем пробеге были «прикрыты». Тем не менее, вскоре весь охотничий промысел «пересел» на «Бураны».

Лучшие комсомольцы, которым доверили работать на сборке в честь XVII съезда ВЛКСМ, видимо, забыли набить смазку в подшипник вариатора...

ФРАНЦУЗСКИЕ «ЛЬВЯТА» НЕСУТСЯ МИМО НЕВСКИХ ЛЬВОВ

СКУТЕРЫ PEUGEOT

ОТ ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ – ТОРГОВОГО ДОМА «ФРАНКАРДИ»

Приятная новость для питерских скутеристов: теперь аппараты французской марки Peugeot можно приобрести и в Санкт-Петербурге. С января 2004 года они поступили в салон «ТД «ФРАНКАРДИ» – официального дилера компании-производителя. Уже почти десять лет питерцы успешно работают на рынке товаров для спорта и активного отдыха.

Специалисты Торгового дома не только помогут подобрать подходящую модель, но и в случае чего (лучше, конечно, без «случаев»), используя современное оборудование, возьмутся отремонтировать скутер, качественно и быстро произведут гарантийное и послегарантийное обслуживание. В салонах «Франкарди» можно приобрести запчасти, комплектующие и аксессуары. Подробности – на сайте www.peugeot-moto.ru.

TREKKER WRS 206 $2991



Сильный, но не агрессивный, простой, но с большими ходовыми возможностями. Приземистый внедорожный вид и мощные колеса скутера навевают мысль о поездках за город. Однако его предназначение – быстро и уверенно преодолевать плотные городские пробки. Передняя вилка перевернутого типа, прочная рама и передние дисковые тормоза гарантируют высочайшую степень устойчивости, управляемости, маневренности.

Общие данные. Двигатель: 2-тактный, 1-цилиндровый; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,1 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/90-10, задняя – 130/90-10; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 88 кг.

SPEEDFIGHT-2 $3190/3464

С момента появления модели оригинальный Speedfight пользовался большой популярностью у покупателей. Успех предшественника подхватил «наследник» – Speedfight-2. Конструкторы Peugeot усовершенствовали однорычажную переднюю подвеску, установили великолепные новые фары. Дизайнеры поколдовали с приборной панелью, предложили оригинальные цвета Speedfight.

Общие данные (50- и 100-кубовых модификаций). **Двигатель:** 2-тактный, 1-цилиндровый; охлаждение жидкостное/воздушное. Рабочий объем – 49,1/100 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/70-12, задняя – 130/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 90/95 кг.



LOOXOR $2523/3078



Создав новейший Looxor, конструкторы Peugeot достигли вершин изящества. На Looxor передвижение по городу становится шикарным. 16-дюймовые колеса, серповидная фара, алюминиевые колесные обода – все это выделяет его среди других скутеров.

Общие данные (50- и 100-кубовых модификаций). **Двигатель:** 2-тактный, 1-цилиндровый; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,1/100 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 80/80-16, задняя – 100/70-16; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 94/101 кг.



VIVACITY $2299/3024

Классика прошлых десятилетий преподнесена в новом скутере дизайнером, который создал известный автомобиль Peugeot-206. Легкий, прыткий, он лучше, чем какой-либо другой, адаптирован к передвижению как в городе, так и за его пределами.

Общие данные (50- и 100-кубовых модификаций). **Двигатель:** 2-тактный, 1-цилиндровый; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,1/100 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/70-12, задняя – 130/70-12; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 81/90 кг.



METAL-X $3070

Этот скутер – соединение элегантности и агрессивности. Он многое перенял от собрата – Trekker. Цвета скутеров этого модельного ряда – красный и голубой металлик с графитово-черной подложкой.

Общие данные. Двигатель: 2-тактный, 1-цилиндровый; воздушное охлаждение. Рабочий объем – 49,1 см³. **Ходовая часть:** передняя шина – 120/90-10, задняя – 130/90-10; передний тормоз – дисковый, задний – барабанный; сухая масса – 84 кг.

➔ VIP-ХОЛЛ

ЧЕЛОВЕК ИЗ ЗАПОВЕДНИКА

– Это коллеги меня так называют – человеком из заповедника. Я, действительно, родился и жил в Воронежском заповеднике, про мотоспорт и не слышал. К моторам приучил сосед. У него, инвалида войны, была мотоколяска, я ее с интересом разбирал и собирал.

Мотоциклы с тех пор любил всегда. Выделывал на «Восходе» такие кренделя, что сейчас сам себе удивляюсь. Влетал на большой скорости в створ бетонных ворот, в которые по ширине еле-еле проходили рукоятки руля, перепрыгивал через два железнодорожных полотна, «вспахивал» песок пляжа, с разгона нырял на мотоцикле с берега в озеро… а что с меня взять – я же из глухомани, из заповедника, а здесь бояться не учат. Если бы мой сын начал вытворять нечто подобное, с ума сошел бы. Хорошо, что пока он не интересуется мотоциклами… Меня же, наверно, ангел хранил, раз я дожил до сегодняшнего дня…

Когда подрос, начал участвовать в местных мотосоревнованиях. Раз выиграл, два… Тренеры посоветовали ехать в Москву и поступать в Институт физкультуры. Здесь вошел в ведущую сборную Москвы по мотокроссу и эндуро 1-го ГПЗ – Государственного подшипникового завода. Это один из старейших клубов, он существует с 1936 года. В составе команды я стал многократным чемпионом Москвы, двукратным чемпионом СССР, в составе сборной СССР выиграл «бронзу» на чемпионате Европы.



Александр НИКИТИН, директор мотосалона «Мотодор», руководитель СТК «Подшипник», член исполкома Мотоциклетной федерации России (МФР).

«У руля» клуба я уже 17 лет. Теперь он известен как СТК «Подшипник». Наступила перестройка – все развалилось, мотоспорт в том числе. Но нашлись энтузиасты-единомышленники, вместе мы смогли пережить кризис – клуб выжил… А ведь для нас никто не создавал особых условий – не заповедник. Наступил момент, когда поняли, что будущее – не за «стариками»-чемпионами, а за детьми. На базе клуба создали детскую команду по мотокроссу.

Не все сподвижники выдержали, кто-то ушел в бизнес. Их можно понять: собственный капитал на клубе не сколотишь. У нас атмосфера такая, что, если сколько-нибудь заработаешь, – тут же пускаешь в дело. Про отпуски практически забыл – семья часто не понимает, как можно так жить. А для меня заниматься любимым делом и есть отдых.

Целенаправленно чемпионов не «взращиваю». Проверено: лучше набрать человек 30–35 мальчишек и девчонок (а девочки сейчас очень серьезно интересуются мотоциклами) и поумному, последовательно их учить. Кто-нибудь обязательно начнет выигрывать. Вот вам яркий пример: оба брата Иванютины, чемпионы России, – из нашего клуба… А не начнут выигрывать – тоже не беда, не менее ценно, что вырастут приличными людьми, научатся что-то делать руками и думать головой.

Интерес к мотоспорту у нынешних детей значительно возрос – я имею в виду послекризисный период. Медленно, но верно мотокросс поднимается: с нами уже и в Европе считаются. Приятно осознавать, что наш «Подшипник» не последний в этом виде. Сейчас в клубе «поднимаем» эндуро – самую демократичную, на мой взгляд, и массовую дисциплину. Очень хочу верить, что и в этом виде придут победы, которым будет рукоплескать Европа и весь мир. ⏮

Сергей КОМОЛОВ, Санкт-Петербург, фото автора

КАК Я «ПОПАЛ» НА «ТАЙГУ»

«Я увлекаюся спортивною рыбалкой....» поет Вилли Токарев. Вот и я в плену той же страсти. Она заставила построить дачу на берегу Ладожского озера и разориться на средство передвижения к заветной лунке.

В журнале «Мото» прочитал о «Тайге» – «снегоходе нового поколения». Изучив технические характеристики, оценив внешний вид (один в один – Bombardier) и цену вопроса (в два раза ниже цены импортных аналогов), пришел к выводу, что «Тайга» – то, что надо.

В начале декабря 2001 г., оплатив дилеру завода «Рыбинские моторы» 115 800 руб., стал обладателем «Тайги» СТ-500Д (заводской №41090038). «Предпродажная подготовка проведена дилерским центром» – свидетельствовал штамп в паспорте.

После изучения «Руководства по эксплуатации» приступили с сыном к обкатке. Тогда все и началось. Запустить двигатель электростартером удавалось далеко не всегда. Подзарядка аккумуляторной батареи позволяла «завестись» стартёром 1–2 раза. А такой опцией, как подогрев рукояток руля и рычага газа, мы не пользовались, чтобы не истощать аккумулятор.

Обороты холостого хода «гуляли», двигатель неожиданно глох как на ходу, так и на месте. Причём запустить его удавалось далеко не сразу. Но мы не унывали, в надежде на то, что всё должно притереться и приработаться.

Обкатка в щадящем режиме (с полуоткрытой дроссельной заслонкой, с одним водителем, по укатанной снежной дороге) заняла всю зиму, пока на счётчике одометра не появилась цифра «300». На дворе март, на Ладоге снежный наст, температура воздуха – минус 7. Решился наконец испытать, на что же способна эта машина.

После прогрева и небольшой пробежки открываю дроссель полностью. Снегоход бежит хорошо, на спидометре скорость подходит к 65 км/ч и вдруг... удар и тишина. Внешний осмотр никаких поломок не выявил. Провернуть двигатель не удалось даже веревочным стартером. Вывернул свечи – в правом цилиндре свеча в алюминиевой крошке, боковой электрод прижат к центральному. Эвакуация снегохода со льда потребовала часа четыре и сил четырёх помощников, поскольку выехать на слабый весенний лёд за снегоходом на автомобиле не рискнули.

Специалисты из «ТехноСпортЦентра» забрали аппарат в гарантийный ремонт. Причина поломки, с их слов, – плохое качество поршня (оторвало его верхнюю часть). Заменили цилиндр, головку цилиндра, поршень с кольцами, свечи, отрегулировали зажигание, проверили карбюратор и сообщили, что требуется новая обкатка. Настоятельно рекомендовали использовать бензин только от Shell, а также импортное высококачественное масло (забегая вперед, скажу, что следование этим рекомендациям не спасло в дальнейшем от аналогичной поломки). Но ни обкатать, ни съездить на снегоходе на рыбалку в ту зиму уже не удалось. За время ремонта и снег и лёд растаяли.

Зима 2002–2003 годов прошла в очередной обкатке и испытании наших сил и нервов.

Разрыв резинового переходника между карбюратором и впускным коллектором, причём снизу, где это трудно заметить, заставил долго искать причину неожиданных остановок мотора. А как ему не порваться, когда на нём висят карбюратор и глушитель шума впуска? Закреплённый одним винтом через резиновую втулку, со смещением на 300 мм от оси карбюратора, глушитель шума может быть и достаточная опора карбюратору, только если снегоход стоит в тёплом кабинете главного конструктора, а не подвергается всевозможным вибрациям на морозе. Одним словом, пришлось заменить переходник и установить дополнительное крепление глушителя шума впуска. Теперь вся конструкция держится надёжно.

Перестал работать электростартер. Под защитным резиновым колпачком на стартере обнаружил обломанную клемму. Ее материал оказался слишком тонок и хрупок и не выдержал вибрации.

Следующая поломка – просто анекдот. На рыбалке, на виду у сотни зрителей отвалился... руль. Площадка оторвалась от рулевого вала – так была «х...хорошо» приварена. Переставляя вручную «лыжи к дому», потихоньку доехали. А если бы такое произошло в лесу или в глубоком снегу?

Обрыв троса заднего хода в месте крепления к рукоятке переключения передач уже не вызвал удивления. Поехал в сервис, купил новый. Однако установить

его оказалось не так просто. Для замены этой копеечной детали требуется разобрать часть вариатора, снять и разобрать коробку переключения передач, всё собрать заново и отрегулировать. Оценив предстоящий объём работ, решил обрезать на 2–3 см наружную оплётку оборванного тросика, поскольку его длина позволяла это сделать, и закрепил как было. Надолго ли хватит?

Опять пошли перебои в работе двигателя. Замена свечей зажигания (купил уже более десятка) ничего кардинально не меняет. То левая, то правая свеча отказываются работать – забрызганы. Причина обнаружилась не сразу. Оказалось, что наружная изоляция высоковольтных проводов по непонятным причинам вытянулась на 4-5 мм (или «села» внутренняя) и контакт между иглой наконечника и центральным медным проводом стал ненадёжным. Отсюда – искра то есть, то ее нет. Обрезал выступающую изоляцию – стало лучше.

На рыбалке, на виду у сотни зрителей у снегохода отвалился... руль.

Тем не менее, всю зиму двигатель периодически глох, работал неравномерно, запускался с большим трудом. Такие «мелочи», как разрыв резинового кожуха рычага переключения передач и течь масла из коробки переключения передач, уже не огорчают. На кожух стараюсь просто не смотреть, а уровень масла постоянно контролирую.

Нынешняя зима принесла новые «радости». Первый же выезд на рыбалку 3-го января привёл к разрушению поршня, и опять в том же несчастном правом цилиндре (первом от вентилятора принудительного охлаждения). Ремень вентилятора на месте, натянут как надо. Перегрев левого цилиндра еще можно было бы как-то объяснить, всё же на него поступает уже нагретый воздух, а тут опять правый. Произошло это в 5 км от берега. Толщина льда этой зимой недостаточна для транспортировки автомобилем этого «чуда техники». Как тащили 300-килограммового «бегемота» к дому и сколько это стоило, – отдельный разговор.

Вскрытие показало, что верхняя часть поршня со стороны выпускного окна оборвана, часть верхнего поршневого кольца отсутствует, головка цилиндра забита металлоломом.

Как могло это произойти, ведь бензин и масло качественные, смесь обкаточная (1:40), на льду почти нет снега, мороз 11 градусов и пробег от дома всего-то 5 км? В сервисе сообщили, что это не единичный случай, моторы «Тайги» ненадёжны, перегреваются, часто прогорают поршни. Если же двигатели склонны к перегреву, то почему завод-изготовитель не оборудует эти «чумаходы» датчиками температуры цилиндров или какой иной аварийной сигнализацией?

Теперь о ценах на запасные части и ремонт. В сервисном центре стоимость головки цилиндра – 600 руб., цилиндра – 2000 руб., поршня с кольцами и пальцем – 2060 руб. Если повезёт, и окажется, что нужно поменять только одну поршневую группу, то стоимость ремонта в сервисе с доставкой снегохода туда и обратно обойдётся долларов в 300. Если не повезёт, и придётся делать полную переборку двигателя с заменой коленвала, то цена вопроса может возрасти втрое. Не дороговато ли, если стоимость нового «жигулёвского» мотора в полной комплектации чуть больше тысячи долларов? И это расходы при пробеге снегохода 800 км! Всего 10% от заявленного изготовителем ресурса снегохода. Чего ждать от него дальше?

При выяснении срока гарантии на ремонт менеджеры и механики сервиса отводят глаза и лепечут что-то невнятное. Что с них спросишь, если завод даёт «гарантийный срок эксплуатации снегохода 12 месяцев со дня приобретения снегохода при пробеге, не превышающем 3000 км, исходя из того, какое событие произойдёт раньше». Летом на нём не поездишь, зимой, катаясь только в выходные дни, более 400 км накрутить сложно. Вывод: реальный срок гарантии – четыре месяца для Северо-Западного региона страны, а для Центральной части России и того меньше.

В упомянутом материале в «Мото» есть фраза: «...в современном виде «Тайга» вполне может занять нишу утилитарных машин для здравомыслящих пользователей. Ведь соотношение «цена/качество» у «Тайги» существенно выше, чем у импортных снегоходов». Цена действительно ниже импортных аналогов в два раза, но качество и надёжность Bombardier или Yamaha куда как высока – она сопоставима с «Мерседесом», а «Тайга» – это «Москвич-401».

Один мой приятель, как и я большой любитель зимней рыбалки, купил в 2001 году Yamaha Viking 540. С тех пор чего только не случалось – и тонул в прорубе, и «влетел» в дерево аж по самый мотор... И ничего, бегает снегоходик, еще ни разу не сломался.

Напоследок несколько советов потенциальным владельцам «Тайги» от «бывалого»:

1. Не покупать «Тайгу».
2. Если уже купили, то
   - пройти курс автомотослесарей;
   - не отъезжать от дома или дачи; дальше зоны прямой видимости или слышимости;
   - возить с собой мобильный телефон, охотничьи лыжи, ракетницу, фонарь, термос, сухой паёк, спички, верёвки, надёжный трос, сухой спирт как топливо и «мокрый» – как валюту;
   - зимой лучше не выезжать вообще.

А лучше купите импортный снегоход, пусть даже подержанный.



Борис ДАХНОВСКИЙ, фото Павла КОСОЛАПОВА

ФАРЫ НА «ЯПОНЦАХ» – ВНЕ ЗАКОНА?

ПРОЙДУТ ЛИ «ПРАВОРУЛЬНЫЕ» МОТОЦИКЛЫ ТЕХОСМОТР?

Легкую панику в наших рядах посеял некий перец (считающий себя знатоком мотодела), заявивший, что у завезенных из Японии мотоциклов фары «настроены в другую сторону» – как у праворульных автомобилей. А вдруг он прав?

Во всем автомобильном мире (кроме США) фары при включенном ближнем свете дают несимметричный световой поток – правый край луча слегка задран вверх. Это нужно для того, чтобы высветить как можно дальше обочину, а также не слепить водителей, едущих по встречной полосе. Поскольку в Японии движение левостороннее, то фары праворульных автомобилей, «приехав» к нам, вместо обочины освещают глаза водителей встречных авто. То же вытворяют и европейские автомобили, попавшие в «левостороннюю» страну. На большинстве отечественных мотоциклов стоят обычные автомобильные фары – уж они-то точно японский техосмотр не пройдут. А пройдут ли фары японских мотоциклов наш?

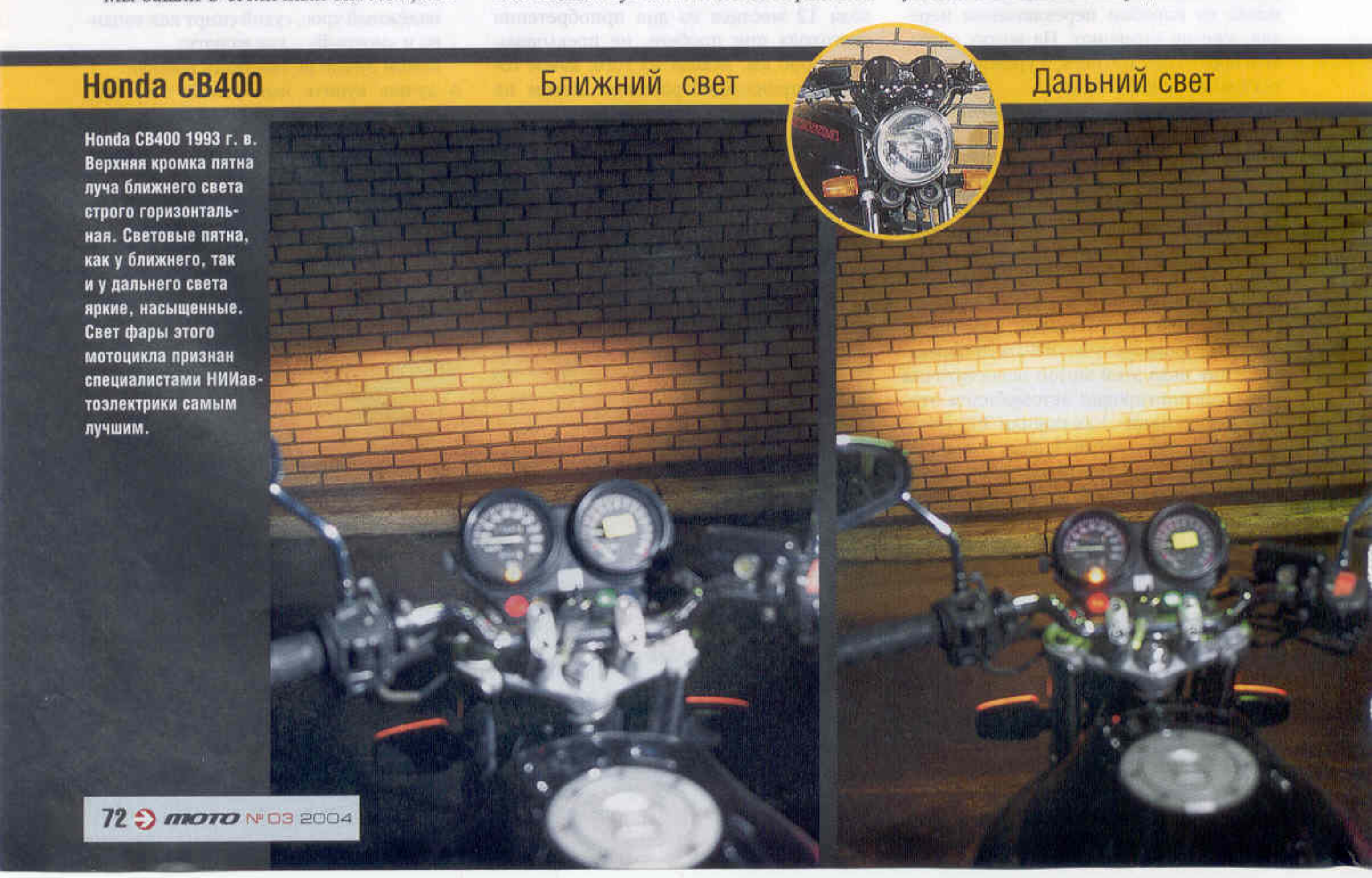
Мы зашли в столичный магазин, специализирующийся на продаже секонд-хэнда, завезенного из Японии, и задали этот вопрос. Продавцы и механики поначалу удивились: ни о каких аномалиях при езде с включенным светом покупатели не сообщали (напомним, у японских мотоциклов при включении зажигания фара загорается автоматически). Но вопрос интересный – подкатили несколько мотоциклов к стене и направили на нее лучи фар при включенном ближнем свете и вот что увидели.

У Honda CB400 1993 года выпуска верхняя кромка светового пятна строго по горизонтальной линии. У Kawasaki ZZ-R 1995 г. в. фара светила иначе: в центре – яркое пятно, края же оказались сильно загнутыми вниз, а пучок света, ближе к краям, ощутимо бледнел. Оценив характер освещения еще нескольких фар, ничего нового не обнаружили, когда из ремзоны выехал свежеотремонтированный мотоцикл. Мы попросили подогнать эту Honda CB750 к нашей кирпичной стенке. Луч оказался своеобразным: над горизонтальной верхней кромкой светового пятна увидели треугольник. И он был смещен вправо, как у добропорядочных европейских фар.

Один из механиков решил похвастаться тюнингом своего мотоцикла – он установил в фару Honda X4 1998 г. в. хитрый граненый колпачок (из тех, что сейчас можно найти в автомагазинах), а уже в него лампу с покрытием, сверкающим всеми цветами радуги. Радужную мишуру мы и увидели на стене, но выделялся один красный луч – он уходил вверх. В целом же свет этого разноцветного чуда значительно более тусклый, чем у предыдущих мотоциклов (мощность ламп во всех фарах была одинаковой – 60/55W).

Каковы выводы? Японские производители создали для своих мотоциклов фары с симметричным светораспределением, по-видимому для того, чтобы не было препятствий для распространения их техники в странах с правосторонним движением. Мало того, на Kawasaki ZZ-R учтена особенность передвижения мо-

Honda CB400 — Ближний свет — Дальний свет



Honda CB400 1993 г. в. Верхняя кромка пятна луча ближнего света строго горизонтальная. Световые пятна, как у ближнего, так и у дальнего света яркие, насыщенные. Свет фары этого мотоцикла признан специалистами НИИавтоэлектрики самым лучшим.

Kawasaki ZZ-R

Ближний свет

Дальний свет

Kawasaki ZZ-R 1995 г. в. Края пятна луча ближнего света сильно завалены. При наклоне в повороте фара этого мотоцикла будет меньше слепить встречных водителей, но при езде по прямой она хуже высветит обочину. В целом же, ближний свет чуть лучше, чем у Honda CB400, а дальний чуть хуже.

тоцикла: при наклоне в правом повороте в странах с правосторонним движением левый край луча фары поднимется и «ударит по глазам» встречных водителей. Вот проектировщики фар и «загнули» для большей безопасности оба края вниз. А что до освещения обочины, так часто ли вы видели байкеров, плетущихся вдоль этой самой обочины?

Появление треугольника над световым пятном фары Honda CB750 объяснялось просто: в фаре отечественная автомобильная лампа типа H4. Размер ее цоколя тот же, что и у оригинальной лампы, а по цене она в 4–5 раз дешевле. По поводу подобной замены можно сказать одно: слепить встречных водителей фара не будет. Луч в ней хоть и не идеальный, но лучше так, чем никак. Если вдруг отважитесь на такую замену, помните: применять автомобильную лампочку можно лишь в том

Kawasaki ZZ-R

Ближний свет

Дальний свет

Honda CB750 1995 г. в. Фара этого мотоцикла светила несколько хуже двух предыдущих. Особенно при включенном ближнем свете. Причина – «неродная» автомобильная лампа. Тем не менее, такую замену можно признать допустимой.

Honda X4 | Ближний свет | Дальний свет

Honda X4 1998 г. в. Луч света эффектен, но не более! Но это и все, что можно сказать положительного про свет фары этого мотоцикла. Тюнинг, при котором в фару были установлены лампа с разноцветным покрытием и пластиковый колпачок, показал, что испортить можно даже японскую технику. На переделанном таким образом мотоцикле ночью или в туман лучше из гаража не выезжать.

случае, если она «добровольно» встанет на место – «силовые методы» здесь неприемлемы. Не стоит устанавливать и лампы большей мощности, чем положено, – повредите отражатель, а то и корпус фары.

Электрические характеристики новой лампы увидите на наружной стороне отражателя – сравните их с теми, что на заменяемой. Ведь, кто знает, вдруг предыдущий владелец поменял ее на то, что оказалось под рукой? Так что лучше развеять сомнения – не поленитесь обратиться к специалистам или свериться с каталогами.

А о «тюнинге» фары Honda X4 можно сказать одно: после такой переделки лучше ездить только днем и в условиях хорошей видимости. Красный луч света (возникший, по-видимому, из-за граненого колпачка) в тумане, взмывая вверх перед глазами водителя, создаст светящийся столб, за которым ничего не видно. Какая уж тут безопасность…

Так что владельцам «праворульных» мотоциклов не стоит бояться техосмотра. Если вы, пытаясь что-либо улучшить, ничего не испортите, претензий к вам со стороны ГИБДД не будет. А вот в Японию (а также в Англию и Австралию) на мотоциклах с отечественными фарами лучше не ездить: штрафы там соизмеримы с нашими.



Honda X4. «Тюнинговая» доработка фары: 1 – граненый колпачок; 2 – «радужная» лампа.

Мнение начальника отдела перспективных световых приборов и средств диагностики НИИавтоэлектрики (Москва) Леонида НОВАКОВСКОГО:

– К использованию на мотоциклах допускаются фары, выполненные по различным правилам ЕЭК ООН, каждое правило оговаривает свои границы светового пятна. Например, правило № 8 оговаривает порядок применения двух фар: одна – для ближнего света, другая – для дальнего. В некоторых случаях на мотоциклах устанавливают фары, изготовленные по автомобильным правилам. Правилу № 20 соответствует автомобильная фара, у которой правая часть границы светового пятна поднята на 15°. У фар, выполненных по правилу № 56, эта граница располагается строго по горизонтали.

При техосмотре проверяют не только геометрическую форму светового пятна, но и интенсивность света в разных точках, поэтому без специальных (достаточно сложных) измерений никто вам не вправе ничего запрещать. По предварительной оценке света фар представленных мотоциклов самый лучший дальний свет у Honda CB400, у Kawasaki ZZ-R немножко хуже, еще хуже у Honda CB750 и совсем плохо у Honda X4. Ближний свет сравнивать трудно. Но даже если оценить беглым взглядом, видно, что у фар Honda CB400 и Kawasaki ZZ-R свет вполне приемлем по пятну и по насыщенности. Фара Kawasaki ZZ-R, пожалуй, освещает лучше. Honda CB750 – «так себе», у Honda X4, как бы это помягче… с явно худшими характеристиками. Ее свет наглядно демонстрирует последствия самостоятельной установки «инородных» элементов в фару.

Благодарим за помощь в подготовке материала специалистов по мототехнике **Валерия ЖОГИНА, Дмитрия ИВАСЮКА, Евгения ГОРЛЕНКОВА** и **Сергея СЕРГЕЕВА.**

КАК ЭТО БЫВАЕТ В ЯПОНИИ



Япония – край байкерского изобилия: сколько не вывози из нее мотоциклов, они не заканчиваются. Но если с японской техникой многие уже знакомы, то о мотокультуре страны, об особенностях моторынка пока знаем мало.

Для жителя Японии мало просто купить мотоцикл, пусть даже очень дорогой. Каждый стремится сделать из него нечто особенное, в результате стоимость «игрушки» может вырасти в десятки раз. Собственно, здесь это свойственно всем ездящим: чтобы выделиться из общей массы, многие автомобилисты приобретают «леворукие» машины.

Большинство мотоциклистов стараются быть предельно аккуратными на дорогах и в точности соблюдать правила дорожного движения. Только здесь вы увидите скутериста, никого не обгоняющего в пробке, или Yamaha R1, плетущуюся со скоростью потока. Конечно, это связано не только с культурой поведения, но и с качественной работой полиции на дорогах. Может быть, потому, что в городах считается нормой, если двое регулировщиков работают «внутри» перекрестка, а еще четыре управляют дорожным и пешеходным движением на каждом из его вылетов. Любого превысившего скорость обязательно сфотографируют со всех сторон, а затем вызовут в участок и будут настойчиво расспрашивать, он ли на фото. Японцы-нарушители утверждают, что никто и никогда из них не лукавит, не открещивается.

Но говорить, что абсолютно все японские мотоциклисты предельно законопослушны, было бы неверно. Например, в Токио даже «порядочные» байкеры разгоняются до 80 км/ч, на светофорах ужом протискиваются между автомобилями, а откровенно «плохие парни» вообще отжигают на «раздушенных» «спортах» и эндуро, где им заблагорассудится. И встреч с полицией им не избежать.

Гоночные трассы существуют в каждом крупном городе. Здесь народ отрывается! Посещать специализированные треки в Японии считается хорошим тоном, и любой уважающий себя байкер делает это довольно часто.

Ошибочно мнение, что все японцы ездят исключительно на новой технике. Внутренний рынок подержанных мотоциклов очень развит – на нем «делается» основная часть товарооборота. Развею миф: о мотоциклетных свалках, где можно запросто приобрести почти новый байк за $100, никто из местных и не слышал: розничные цены на б/у технику в Японии близки к московским. Как и большинство российских коммерсантов, японцы покупают секонд-хэнд на аукционах. А аукцион – штука коварная: сегодня на них выставляются мотоциклы по «хорошим» ценам, а завтра их нет.

Достоверность предоставляемых данных о пробеге аукционного мотоцикла очень высока. Если возникли подозрения в подтасовке данных, проводится специальное расследование – с опросом прежних владельцев, сервисных центров, где он обслуживался. Если вина того, кто выставил технику на продажу, доказана, его лишат лицензии, информация о лгуне вносится в «черный список» и направляется в компьютеры участников рынка. А это равносильно деловой смерти. Поэтому все компании – участники аукционов очень дорожат своей репутацией. Место аукционистов дорогого стоит: попасть в их число «с улицы» практически невозможно.

Роман ЕГОРОВ

Дмитрий ЮДИН

БАЙКЕРСКИЕ МИФЫ И РЕАЛЬНОСТЬ

Среди мотоциклетной братии ходит много спорных, даже на первый взгляд, утверждений. Опровергнуть некоторые из них очень даже полезно. Потому что встречаются среди них весьма вредные.



МИФ: Том Круз все мотоциклетные трюки в фильме «Миссия невыполнима-2» выполнял сам.

РЕАЛЬНОСТЬ: Том, безусловно, опытный мотоциклист, к тому же не боящийся рисковать, но он не профессиональный стунт-райдер. Круз ездит на мотоцикле сам, а вот трюки получились в результате использования киношных спецэффектов. Вспомните, например, сцену, где он едет на заднем колесе, одновременно стреляя.



ВЫСОКООКТАНОВЫЙ БЕНЗИН

МИФ: применение 98-го бензина увеличивает мощность.

РЕАЛЬНОСТЬ: большинство современных байков спроектировано под 95-й бензин. Использование более высокооктанового топлива мощность отнюдь не увеличит. У нуждающихся в «супер-супер» бензине гоночных мотоциклов степень сжатия гораздо выше. Соответственно и возможность возникновения детонационных процессов.

«СИНТЕТИКА»

МИФ: синтетические масла – пустая трата денег.

РЕАЛЬНОСТЬ: синтетические масла, безусловно, дороже минеральных, но понимание, куда потрачены деньги, придет, когда и после ста тысяч км двигатель вашего байка будет прекрасно работать. Специалисты считают, что «синтетика» гораздо более эффективно снижает износ, чем «минералка», плюс гораздо медленнее теряет свойства.



ЗАЩИТА СПИНЫ («ЧЕРЕПАХА»)

МИФ: «черепашка» спасет позвоночник.

РЕАЛЬНОСТЬ: увы, защита способна предотвратить или смягчить ушибы, но при серьезном падении от перелома не спасет (хотя вероятность, конечно, уменьшит). Тут нужно устройство, которое зафиксирует позвоночник абсолютно жестко (то есть голова, шея и спина должны быть неподвижны относительно друг друга). Только ездить в таком корсете не получится.



ЗАДНИЙ ТОРМОЗ

НЕВЕРНО

МИФ: использование заднего тормоза – пустая трата времени.

РЕАЛЬНОСТЬ: передний тормоз гораздо более эффективен, но это не означает, что следует полностью игнорировать задний. Задний тормоз помогает стабилизировать байк. Кстати, некоторые гонщики пользуются этим «бесполезным устройством» и на трассах.

АБС НА БАЙКЕ

50/50

МИФ: мотоциклы с АБС тормозят лучше.

РЕАЛЬНОСТЬ: это зависит от того, кто тормозит. Байкер с небольшим опытом может жать на тормоза гораздо сильнее (если АБС есть), не обращая внимания на условия, поскольку колеса не заблокируются. Понятно, он и остановится быстрее. Другое дело – опытный пилот. Он может тормозить гораздо жестче, чем допускает антиблокировочная система. Правда, в большинстве случаев на реальной дороге со среднестатистическим байкером за рулем современные системы АБС делают «тормозную» работу лучше человека.

МОЯ «КАВА» МОЩНЕЕ ТВОЕЙ

ВЕРНО

МИФ: два одинаковых байка могут отличаться друг от друга по мощности более чем на 5 л. с.

РЕАЛЬНОСТЬ: незначительные расхождения в производственных процессах приводят к тому, что два одинаковых байка, сошедших друг за другом с конвейера, имеют право в пределах небольших процентов отличаться по мощности. А если эта мощность около 150 л. с.? Проценты складываются в маленькую кучку «лошадей». Каждая деталь изготавливается с допуском, речь идет о микронах, но когда все части складываются вместе, различие может достичь 5–8 л.с. Обычно около пяти.





«КОЗЛИМ» ЗАКОННО

НЕВЕРНО

МИФ: нельзя «козлить» на дорогах общего пользования.

РЕАЛЬНОСТЬ: что не запрещено, то разрешено. В ПДД ничего не написано о том, сколько колес мотоцикла (да и автомобиля тоже) должны катиться по дороге. Следовательно, если при «козлении» соблюдать все требования Правил, в том числе и скоростные ограничения, претензий со стороны работников ГИБДД не должно быть.

«КАРДАННИКИ» НЕ КОЗЛЯТ

НЕВЕРНО

МИФ: мотоциклы с карданной главной передачей не могут вставать на заднее колесо.

РЕАЛЬНОСТЬ: так же легко, как и «цепные». Никакой разницы. Тем более, что современные «карданники» дефицита мощности и момента не испытывают.



300 КМ/Ч

ВЕРНО

МИФ: японские производители мотоциклов договорились не выпускать байки, максимальная скорость которых выше 300 км/ч.

РЕАЛЬНОСТЬ: это действительно так. Соглашение джентльменское, достигнуто по примеру автопроизводителей. Мотогиганты полагают, что лучше сделать это добровольно, чем получить подобное ограничение в законодательном виде.

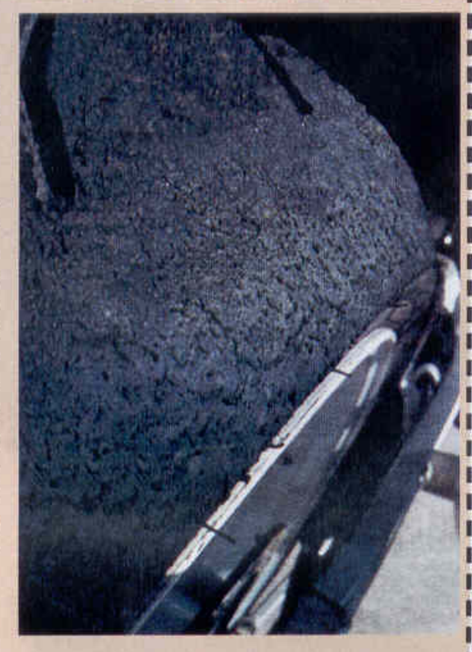


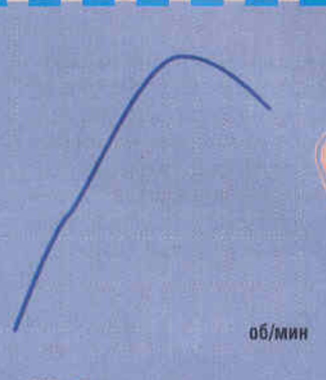
КАТЫШКИ РЕЗИНЫ

НЕВЕРНО

МИФ: катышки резины на шинах свидетельствуют о высоком мастерстве пилотирования.

РЕАЛЬНОСТЬ: существует куча причин, заставляющих резину собираться в катышки на поверхности протектора, – но высокое мастерство пилотирования в этот перечень никак не входит. Это может быть результатом неправильной настройки подвески, что вызывает проскальзывание шин относительно дороги. Или недостаточного давления в шинах. Но чаще всего виновата неумелая езда. Слишком ранний вход в поворот, недостаточный угол наклона – на выходе приходится открывать газ гораздо сильнее, чем следовало бы, колесо буксует – вот и катышки.





ОБОРОТЫ И МОЩНОСТЬ

НЕВЕРНО

МИФ: если удалить ограничитель оборотов, двигатель выдаст большую мощность.

РЕАЛЬНОСТЬ: спортбайкеры считают, что если заставить мотор крутиться быстрее, байк тоже поедет быстрее. Но только установка гоночных мозгов или удаление ограничителя ничего не меняет. Потому что пиковые значения мощности и момента остаются на своих местах (при тех же оборотах, что и раньше).

Анастасия ЮРЧЕНКО, Киев.

СОЛО БАРАБАНЩИКА

Юра Американец – может, знаете?.. «Американец» приклеилось еще в его желторотой юности. На пороге прокопченной, промасленной мотоклубовской мастерской появился чистенький, аккуратно одетый в импортные джинсики мальчик Юра, переоделся в светлую же рабочую одежду и отправился крутить гайки. Пацаны перемигнулись: «Американец…». И потом как-то так складывалось – много у него было американского, даже гайки…

Родился и живет он в Киеве, в восемнадцать пришел в спорт, занялся реставрацией, переделывал «Явы» и «Чезеты» в эндуро. «Пробило» на старину – захотел слепить что-то оригинальное до последнего винтика, до последнего завитка гравировки… Одолжил у мамы кучу денег (2,5 тыс. рублей) и купил Indian: два мешка запчастей и ржавая рама. Брат сказал: «Ты что, Американец, совсем сдурел!?» Собирал Indian пять лет. Долго? Но параллельно восстанавливал Harley-Davidson 1942 года выпуска и старенький армейский Willis. Так еще и в спорт вернулся… А сегодня его визитка гласит следующее: «Михальчик Юрий (Американец). Мотокросс, фристайл. Экстремал: 70 м на переднем колесе».

Никакого документа, подтверждающего рекорд дальности поездок на переднем колесе, у Юры нет – не счел нужным запастись таковым. Потому что не честолюбив. «Хочешь – верь…»:

– На неподготовленном кроссаче проезжаю от 40 метров на асфальте и 50–55 м – по траве, а на травяном спуске – больше ста. На подготовленном же мотоцикле – с новыми тормозами и резиной – 70 метров. Чтобы столько удерживаться на одном переднем, требуется приблизитель-


Его питомцы тоже хотят стать «американцами».


Трюк «вальс».


Разминка перед прыжком над фурой.


25-й метр на переднем колесе и с сыном

но два года тренировок: нужно научиться правильно тормозить, сидя практически на пробке бака (эту точку еще надо «нащупать»), откидывать корпус и голову назад, на руле делать стойку на руках, ногами обхватывать бак и, импульсно нажимая на тормоз, держать равновесие. Но главное – отключить мозги и довериться чувственному телу.

Программа его показательных выступлений включает прыжки через автомобили (до 30 м), езду на переднем и заднем колесах, а потом все то же самое, только с семилетним сыном, восседающим на руле (дальность поездок при этом – 40 и 100 метров, соответственно), далее – прыжки сквозь огненное кольцо, установленное в двух метрах над землей, в которое он влетает, повернув мотоцикл боком, и обязательно в сопровождении музыки "Rammstein". Он силен во всевозможных прыжках и фигурах. И исполняет вальс: мотоцикл практически укладывает на асфальт, включает вторую передачу, рука – на ручке газа… И машина описывает круги вокруг своего партнера. Особенный эффект – «фейерверк» – достигается, если резина шипованная.

Это не значит, что Американец ничего не боится: «Человек, презревший страх, теряет и контроль. Такие гибнут». Но никто никогда не видел в нем признаков испуга. Во время исполнения трюков он умудряется дурачиться, корчит рожи публике, может даже посадить кого-нибудь к себе на руль. А в ближайших планах – преодолеть еще один страх: Американец готовится перепрыгнуть фуру. Не поперек, а вдоль. Это от точки взлета до точки «посадки» метров сорок пять. Приглядел речку такой же ширины – и ее собирается «форсировать» в полете… Тишина в зале, барабанная дробь…

Прыжком над фурой, скорее всего, будет ознаменовано открытие новой трассы, которую он сам же и строит. Но не для крутых соревнований, не для маститых ездунов, а для детей. И не для чад богатых папенек, а для всех, даже беспризорных уличных оборванцев. Трасса создается не закрытой, не в каком-нибудь загородном спорткомплексе, а прямо в Киеве, в десятке метров от Московского моста, по которому ежечасно проезжают тысячи людей, и среди них – дети. Юра мечтает, чтобы те беспризорники, которые околачиваются по подворотням и нюхают клей, проезжая мимо на троллейбусе «зайцем», остановились, посмотрели, увлеклись – и остались.

Американец не какой-нибудь Мистер Твистер с «лимонами» и связями – отнюдь. Сейчас у него, а скорее даже у детей, отняли подвальчик под кафешкой, где был клуб, куда приходили мальчишки с горящими глазами. Теперь здесь будет парфюмерный магазин. А это уже совсем другим пахнет. А ведь сколько подростков благодарны Американцу за его уроки…

У него нет предпочтений – одинаково любит и мотокросс, и фристайл. Вытворяет такое – мало не покажется. Не ради званий и регалий.

– Когда чемпионам задают вопрос, ради чего они надрываются и рискуют, то чаще всего слышишь: чтобы быть первым. Я занимаюсь тем, чем занимаюсь, чтобы быть счастливым. И не важно, гонка это или фристайл – все нужно делать с удовольствием да так, чтобы огонь из задницы вылетал! А иначе зачем?..

А еще он играет на барабанах. И от этого тоже ловит кайф. ⏮

Фото из архива **Юрия МИХАЛЬЧИКА**


А тебе так слабо?

В КОЛЯСКАХ... ЖЕНЩИНЫ

Удивительные гонки прошли на льду вблизи подмосковных Мытищ. Принять участие в них мог любой желающий, ограничений по технике – никаких: на старт допускали все, что способно ехать.

Больше трех десятков заявок поступило в судейскую коллегию. В заездах участвовали «Уралы», «Ижи», ЗиДы... А один даже выехал на скутере. Припорошенная снегом ледовая трасса выглядела простенькой, но пять кругов по 800 метров дались не просто. Все выглядело зрелищно! Масло в огонь подлили женщины: в доброй половине экипажей они были «колясочниками». Представляете, как сражались с ними мужские дуэты?



➔ РЫНОК

ПОКУПКА ЧЕРЕЗ ИНЕТ

Объявила об открытии сайта московская фирма «Альфа-ЛКБ», специализирующаяся на поставках на наш рынок шлемов, экипировки, аксессуаров для тюнинга мотоциклов и снегоходов по каталогу «All Right». Снегоходчики, не пропустите: с 1 марта начинается распродажа зимней коллекции «обмундирования» от финской фирмы MP-ASU. Всю информацию найдете по адресу: http://www.avtolakort.ru.

ДНЕПРОВСКИЙ ПОЖАРНЫЙ

На Киевском мотозаводе нашли нетрадиционное применение полноприводной модели «Днепр-16»: на ее базе создана гамма пожарных установок «Спрут».

Главное их «оружие» – автономная мотопомпа производительностью 800 литров в минуту. Она приводится в действие сдвоенным двигателем от «Иж-49». Помпу можно быстро снять с мотоцикла и перенести ближе к водоему. Вода подается в два 10-метровых напорных рукава под давлением 6 атмосфер и бьет на 70 метров. В коляске «Спрута» также 100-литровый автоматический и 2-литровый порошковые огнетушители, багор, штыковая лопата, пожарный топор. Мотоцикл оснащен синим маячком-мигалкой, сиреной и двумя прожекторами. Разрабатывается прицеп емкостью на тонну воды.

Первый «Спрут-1» оценен в 135 тысяч руб. В условиях серийного производства цена может уменьшиться вдвое.



ФРИРАЙД: «РАСКОЛБАС» В ЗИМНЕМ АНТУРАЖЕ

Зимой мотоциклисты ищут развлечения «на стороне». Многие – со вкусом.

БЫЛО БЫ КРАСИВО...

В погоне за острыми ощущениями, а еще чтобы не терять спортивную форму, они лезут в горы. И не просто так лезут, природой полюбоваться, а тащат на собственном горбу кто лыжи, а кто – сноуборды. Дружки мои – Антон Самарин и Сергей Попов из таких. Что называется в миру freerider-ством.

Оба парня в летний сезон – поклонники эндуро. Зимой их вкусы расходятся: Антон признает только горные лыжи, Сергей – только сноуборд. Что не мешает совместным восхождениям и спускам. Каждый убежден: забава эта – лучшее средство для поддержания тонуса. В погоне за душевным здоровьем самоуверенно лезут повыше – целину им подавай! В порыве самомнения еще и специально выбирают участки с кочками, чтобы попрыгать. Признаются откровенно: страшно. Но ведь и драйва без страха не бывает!

Большая гора притягивает. Спуск по снежной целине, однако, чреват опасностями. Под белой мягкой «периной» прячутся камни, немудрено и в лавину угодить... Сложность и в том, что пока ты в движении, не приходится рассчитывать на помощь друга – только на свою интуицию. Дилетант может попытаться слететь по «дикому» склону – если, конечно, жизнь ему окончательно надоела. Впрочем, «убраться» может и опытный фрирайдер:

– А потому получать кайф от катания надо как минимум втроем, – наставляет Антон. – Притом у каждого, помимо лыж или сноуборда, обязательно должно быть снаряжение: полная защита (наколенники, налокотники, «спина», «шорты», шлем, перчатки, очки), «бипер» (лавинный датчик: его сигнал помогает найти засыпанного снегом неудачника) и рюкзачок с лавинной лопаткой. Кстати, «бипер» пригодится и в переполненном высокогорном баре – чтобы отыскать друга.

Приятели уверены – такой отдых вполне доступен.

– Научился же ты кататься на мотике – научишься и на лыжах, – «вербует» меня Антон. – А если больше прикалываешься от «доски», то, как Серега, осваивай ее.





нутому лыжнику и копировать его движения. Важно ехать точно по его следу, не пропуская ни одной дуги. Признак прогресса: в поворотах вы «режете», а не скребете сугробы.

Освоив технику спусков на прокатном инвентаре, приступайте к решению важнейшей для новичка задачи – покупке собственного снаряжения. Пользоваться прокатом – бесперспективно.

Экипировка – дело сугубо индивидуальное, подбирается она с учетом всех ваших физических достоинств и недостатков. Начинайте с главного: ботинок. Примерьте образцы продукции минимум трех-четырех фирм, чтобы почувствовать разницу в колодках. Ботинок обязан сидеть на ноге достаточно плотно, пятка не должна болтаться. Решите для себя, где и в каком стиле будете кататься. Не торопитесь покупать самый продвинутый комплект: крутой прикид, рассчитанный на спортсменов, не прощает ошибок. И обязательно при подборе «снаряги» прислушивайтесь к мнению консультанта.

– Не хочешь «колбаситься», – добавляет Сергей, – не надо. Катайся по ровной, подготовленной трассе. Лишь бы место было красивым!

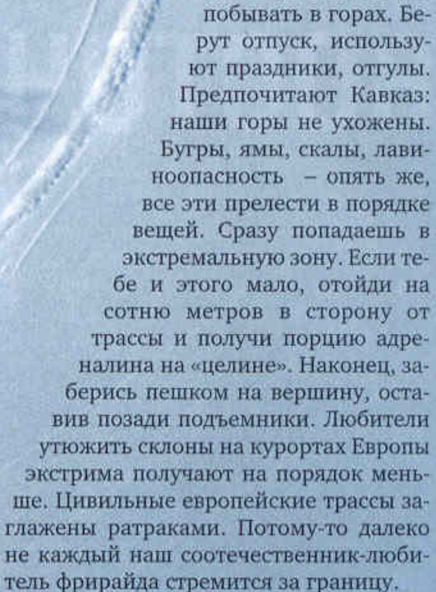
УМЕРЕННАЯ ТРУСЛИВОСТЬ – ЭТО НОРМАЛЬНО

Первый совет: не пытайся поражать окружающих собственной ловкостью – новичок должен перво-наперво научиться «рулить», останавливаясь там, где наметил. Это азы горнолыжной школы. Сразу лезть на «крутяк» – глупо и опасно для тебя да и для окружающих, поскольку на горе можно легко получить травму, еще не отправившись вниз, а то и «наградить» ею соседа по склону. Одно неосторожное движение – и быстро нарастает неконтролируемая скорость, при которой «авария» становится просто неизбежной. Можно и в ущелье улететь, и по скалам «размазаться». Неопытность часто заносит новичка в «кулуар» – ущелье, где лавина готова обрушиться от малейшего толчка.

Начинать лучше всего с инструктором. Теоретические знания подкрепляются демонстрацией приемов езды тут же, на горе. Если вы сообразительный и средней трусливости, «поедете» после 2–3 занятий. Следующий этап – повышение спортивного мастерства. Приглядывайтесь к «зубрам» и старайтесь им подражать. Весьма эффективный метод: пристроиться «в хвост» к продви-

ОСОБЕННОСТИ РОССИЙСКОГО ЭКСТРИМА

За зиму Антон и Сергей со своей компанией правдами и неправдами успевают несколько раз побывать в горах. Берут отпуск, используют праздники, отгулы. Предпочитают Кавказ: наши горы не ухожены. Бугры, ямы, скалы, лавиноопасность – опять же, все эти прелести в порядке вещей. Сразу попадаешь в экстремальную зону. Если тебе и этого мало, отойди на сотню метров в сторону от трассы и получи порцию адреналина на «целине». Наконец, заберись пешком на вершину, оставив позади подъемники. Любители утюжить склоны на курортах Европы экстрима получают на порядок меньше. Цивильные европейские трассы заглажены ратраками. Потому-то далеко не каждый наш соотечественник-любитель фрирайда стремится за границу.

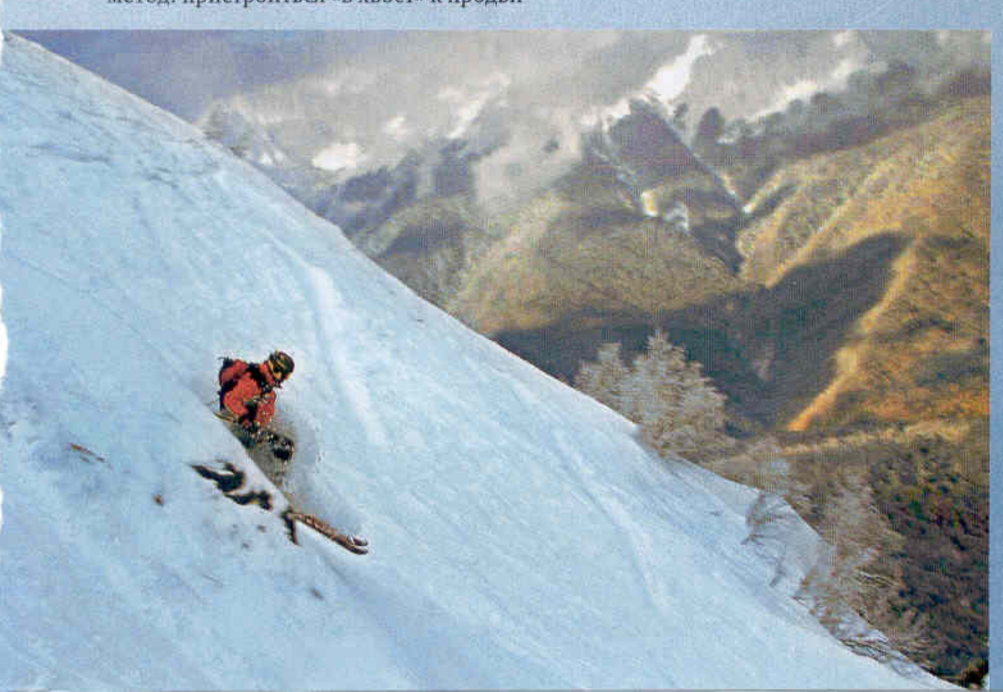


На росссийских горнолыжных курортах особая обстановка. Можете приехать сюда без компании – найдете единомышленников в первый же день. Есть деньги, – попадете на «хелиски»: вертолет забросит на труднодоступный склон. В среднем одна ходка на высоту до 3 тысяч метров обойдется в 50 баксов. Недешевое это удовольствие особо развито в Красной Поляне, что в 40 километрах от Сочи. За день можно успеть на пять и более забросок – все зависит от толщины вашего кошелька и выносливости. Кстати, по причине близости к морю, а значит, большой влажности, в Поляне уникальный снежный покров, который высоко ценят фрирайдеры.

Кураж, добытый на склоне, экстремалы несут в местное питейное заведение.

– В порядке вещей для Поляны, если какой-нибудь весельчак станцует в баре на столе, – улыбается Антон. – Както раз один «экстремал» в экстазе запрыгнул на балку и продолжил танец «топлес» под крышей кафе... Где еще так повеселишься!?

Владимир ТУРИЦЫН



Александр РУБЦОВ,
Тольятти, фото автора

ВОСТОЧНЫЙ «ТРИПТИХ»



Настал момент, когда понял, что давняя мечта попасть на Восток становится явью... Денег катастрофически не хватало, уйти в отпуск на работе еще не разрешили, на маршруте полно «белых пятен»... Но назло всему назначил дату отъезда – 13 числа месяца сентября прошлого года.

От Тольятти до Москвы пронесся за 12 часов. В столице пришлось задержаться – получал визы в посольствах Сирии и Иордании. Огромным белым пятном на карте маршрута светилась Грузия. К моменту выезда ничего хорошего про страну я не услышал: разбойные нападения на альпинистов в горах, обвалы и оползни на Военно-Грузинской дороге, захват в заложники миротворцев, тревожные предвыборные баталии в Тбилиси, сотни беглых рецидивистов, шатающихся в поисках жертв?.. В общем, без сопровождения БТРа лучше не въезжать...

Поехал через Шаумянский перевал, вышел к Туапсе и дальше к Абхазии. Границу прошел за полчаса по российскому паспорту. Не пришлось испытать ни досмотров, ни поборов. Наши погранцы не смогли сказать, пустят ли меня из Абхазии в Грузию, зато ни один не сомневался, что назад я вернусь пешком. Если вообще вернусь.

Остановился на первой же заправке. Цивилизация покинула эти места не до конца: бензин любой и дешевле, чем в Краснодарском крае, мобильная связь работала.

...Что-то хрустнуло в заднем колесе, но на то, чтобы поднять на под-



Величественный и великий президент Асад приветствует гостей Сирии.

ножку груженую «Африку», не осталось сил. Тут же ко мне подбежали абхазцы и стали помогать. Мне осталось сесть на бордюр и смотреть, как мужики чинили мой мотоцикл. Все доброжелательны и счастливы видеть меня в своей стране!

Вот и Гагра. Сюда понемногу возвращается жизнь: открыты редкие кафе и магазины, звучит музыка, практически все дома обитаемы. Уже почти октябрь, но на улицах и пляжах можно еще встретить туристов… Однако пора прорываться в Грузию. На заправке мне объяснили ситуацию. 100 км за Сухуми – мертвая зона, в ней почти никто не живет. Впереди четыре поста, между третьим и четвертым надо топить, не останавливаясь ни при каких условиях.

Открутил газ сразу после первого поста. Дорога вся в воронках от бомб, по обе стороны глухие заросли, на обочине знаки «Осторожно, мины!». Хорошо, что я на эндуро! Встал на подножки и, не разбирая дороги, несся со скоростью 130–140 км/ч. Первый, второй, третий пост… Останавливают меня двое абреков в замусоленной форме, забрали документы, заговорили что-то на своем языке. Чувствую, отпускать меня не собираются. Очень кстати подъехал глава администрации Гальского района, и это меня спасло. В двух словах разъяснил ситуацию. Во-первых, я заехал в зону боевых действий, для передвижения по которой необходимо особое разрешение сухумской ГБ. Во-вторых, проскочи я мимо этого поста, шансов доехать до границы – пятьдесят на пятьдесят: территория никем не контролируется, и неизвестно какой вольный стрелок засел в кустах на обочине. В-третьих, граница закрыта дней на десять, никого не впускают и не выпускают. И, в-четвертых: есть в Грузии такой город – Зугдиди, он расположен почти на границе с Абхазией, и его никак не объехать. Попади я туда, не выбрался бы: это территория беспредела. За последние несколько дней здесь «экспроприировали» пять бензовозов и похитили трех миротворцев… Уже этого перечня аргументов мне хватило, чтоб развернуться.

Под вечер добрался в Сочи, а на следующее утро отправился в порт. Здесь меня ошарашил тариф на переправу по морю в грузинский порт Поти на теплоходе – и я решил попытаться проехать через Владикавказ по Военно-Грузинской дороге. На границе все кричали мне «Hallo!». Поверить в то, что я – русский, почему-то никто не хотел. Но кордон пересек без



Автобусы в Сирии нарядны, как новогодние елки.

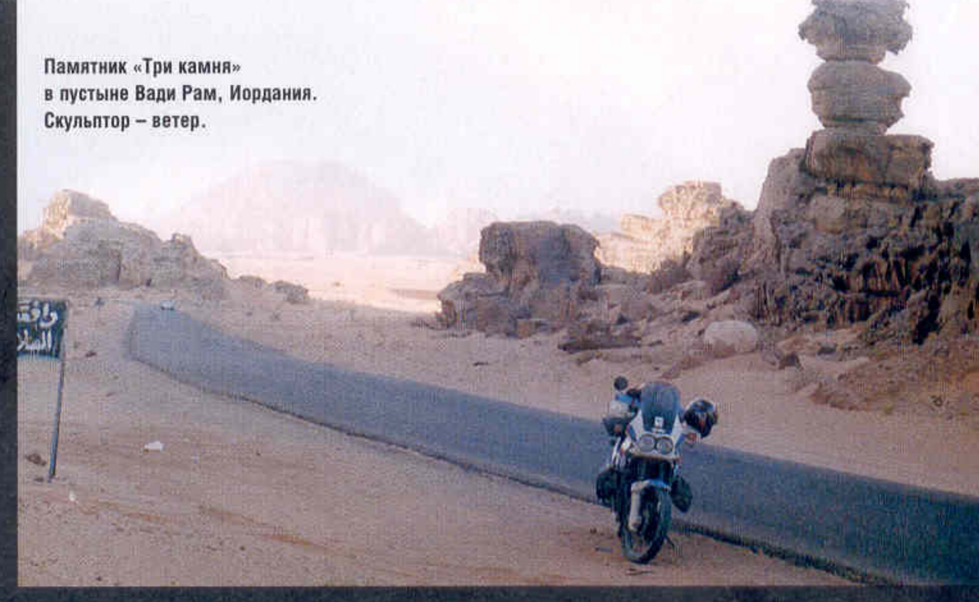


«Пробки» в Дамаске не жиже московских.

сложностей и очереди, пограничных сборов не платил, даже страховку не покупал, взяток никто не вымогал.

Наконец-то я в Грузии! Надо мною снежные вершины, внизу бурный Терек. Справа – Кармадон, слева – Панкисия. Места «знаменитые». Асфальт практически отсутствует, а там, где еще остался, лучше бы его не было… Осетины настроены довольно враждебно – выкрикивают ругательства и показывают неприличные жесты, а в одной из деревень меня забросали яблоками.

Наконец-то вышел на трассу Тбилиси–Батуми. Здесь уже появились заправки, указатели на грузинском и английском языках и посты полиции. Полицейские в Грузии безобидны: останавливали несколько раз лишь для того, чтобы… пожелать счастливого пути.


Памятник «Три камня» в пустыне Вади Рам, Иордания. Скульптор – ветер.


Жадность турецких водил ограничивается только грузоподъемностью.

Стартовал 13 сентября на Honda Africa Twin 750 по маршруту: Тольятти–Москва–Ростов–Краснодар–Гагра–Сухуми–Сочи–Минеральные Воды, а дальше Грузия – Турция – Сирия – Иордания – Сирия – Турция – Болгария – Румыния – Молдова – Украина – Россия. Домой вернулся 29 ноября.

Никаких жезлов у постовых нет, машины останавливают жестом руки, как будто ловят такси.

Ехать днем на мотоцикле с зажженной фарой здесь считают странностью, каждый второй водитель моргает и жестикулирует – дескать, ты, дорогой, видать задумался – забыл выключить свет. А однажды меня остановил полицейский – только ради того, чтобы сообщить о включенной фаре.

У Грузии два погранперехода с Турцией. Главный расположен близ города Сарпи, недалеко от Батуми. Второй – в районе Ахалцихе, что для меня было намного ближе.

На контрольно-пропускном пункте остановили:

– Здравствуй, дорогой! Здесь надо немного отметиться…

– Сколько?

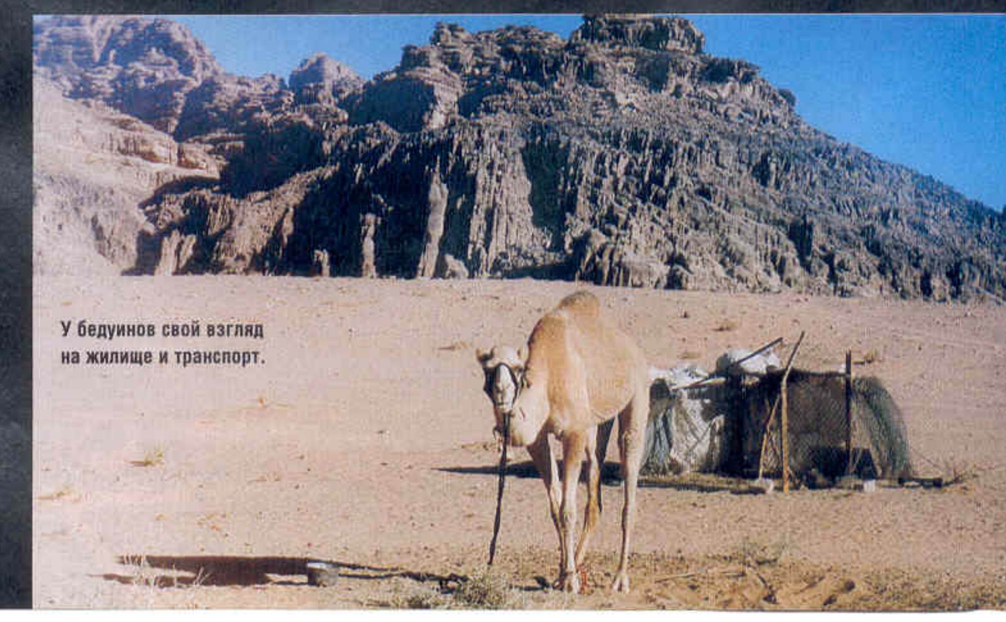
– Что-то около десяти долларов, дорогой.

– Может, пяти хватит? По дружбе?..

– Ну, давай пять! Это только для тебя!.. По дружбе.

Передали туркам. Въезд в сопредельное государство обошелся примерно $40.

Турция – горная страна. Сразу, как только въехал, пошел подъем на какой-то хребет. Путь проходил совсем близко от Курдистана. Курды – свободолюбивый и гордый народ, хотя давно живут на территории Турции, турками себя не считают. Из-за этого и все их проблемы. В городах Эрзурум и Бинголь я видел огромные палаточные поселения курдских беженцев. И это тоже Турция, такого не увидишь ни в курортной Анталье, ни в затоптанном нашими туристами Стамбу-


У бедуинов свой взгляд на жилище и транспорт.

ле: пастушьи хибары из кизяка, неухоженные женщины в паранджах – это совсем не то, что рекламируют брошюры российских турагентств.

Надо заправиться… Вот это да! Таких цифр в ценниках на бензин не увидишь, пожалуй, нигде: 1 800 000 TL (турецких лир) за литр горючего! Это ж не цена, а телефонный номер!

Здесь нельзя, как мы привыкли, ездить как хочешь и куда хочешь. Турция в этом отношении почти европейская страна: вся земля чья-то, и проникнуть на приватную территорию запрещено. И штрафы здесь тоже как в Европе… Несся по какой-то деревне и как-то не придал значения тому, что на знаке «Radar». Меня поймали на том, что я ехал на 100 км/ч. Полицейские невозмутимо сделали запись в «триптихе»* и отпустили на все четыре стороны. Я взглянул в запись: штраф составил почти $100. К тому времени я уже преуспел в изучении турецкого языка и знал одну единственную, но жизненно важную фразу: «Пара ёк!», что означает «Денег нет!». С этими словами я и обратился к невозмутимым стражам порядка. Мне дали понять, что наказание неизбежно, платить придется. Нет, не сейчас – при выезде из страны… Это конец!!! Если я отдам столько денег, можно сразу разворачиваться и ехать домой. Неужели так и не удастся увидеть Иорданию?.. С тяжелыми мыслями я продолжил путь на юг.

Я выбрал наименее оживленный погранпереход в Сирию в районе городка Килис на трассе Газиантеп – Алеппо. На КПП турки попросили предъявить «триптих». Я сделал глупое лицо и развел руками: «Моя твоя не понимай». Как ни напрягались турки, я наотрез отказывался их понимать! Со мной пытались заговорить как минимум на трех языках, но я оставался глух и нем как рыба. Подбежал ушлый таможенник, протянул телефон. В трубке говорили по-русски! Далее валять дурака было глупо, и я сказал, что «триптих» потерял – что хотите, то со мной и делайте! У меня отобрали паспорт – и приковали к этому месту. Пришлось спать в палатке. Еды не было, в Duty free только алкоголь и табак, вот и сидел – пил и курил, наблюдая жизнь на стоянке… Подъезжает шикарный белоснежный автобус, из него высыпает человек сорок арабов, вытаскивают из багажника огромных размеров керогаз и, усевшись в круг, начинают готовить чай. Ко мне никто не проявляет интереса, никто не пристает с идиотскими вопросами. Странно и даже обидно: у них что, русские на мотоциклах каждую ночь здесь спят и всем уже надоели?!

С рассветом иду в таможню. Стою в коридоре, жду решения начальника. Ожидание смерти хуже самой смерти!



*«Триптихом» автомотопутешественники называют сложенный втрое специальный лист учета штрафов, выдаваемый при пересечении границы.

Израсходовал 911 литров бензина, что обошлось в $500 (средний расход – 5,8 л/100 км). За приобретение виз, страховок и проездных документов заплатил $370. Температура воздуха во время путешествия: максимальная – плюс 40°C (в пустыне), минимальная – минус 8°C (в Саратове).

Мост в Абхазии – со времён СССР. И стоит-таки…



Дамаск

Мрачное настроение тут же рассеялось, когда мне принесли стул и пиалу чая, обхождение учтивое, никто не «пинает», а если что-то от меня требуется, турки сами ко мне подходят. Наконец принесли факс «триптиха» с той таможни, с которой я въезжал. Разумеется, никаких записей о штрафе в нем нет… Мне даже стало стыдно, что я коварно обманул этих приличных людей.

При въезде в Сирию вывешена памятка туристу: «Если ваш паспорт содержит какие-либо печати или визу Израиля, то в Сирию вас не пустят».

Но даже если паспорт «чист» и все документы в порядке, попасть в Сирию не так-то просто. Надо заполнить декларацию на арабском или на английском – как удобнее. Скажем, это не проблема. Пограничники передают вас таможне, а здесь требуют «триптих» и страховку, которую еще следует оплатить. Направился в банк. Кассир что-то посчитал и выдал: «Севенти…н долларс». Семьдесят баксов за клочок бумажки с арабскими иероглифами… Но и это еще не все – меня мурыжили еще час или полтора. Жара – плюс 40, я не ел больше суток, вода давно закончилась… На грани голодного обморока с криком и с воплем «Где здесь еда!!!» я въехал в Сирию.

Бросилось в глаза: везде мусор, горы мусора! Вонь жуткая! Запахи несколько отрезвили сознание, и я сумел обратить внимание на обилие портретов Хафиза Асада и его сына – ныне действующего президента Сирии… Остановился у первого же кафе. Coca Cola нет, Marlboro нет – нет ничего американского! Анафема Америке!.. Ан нет, кое-что купить можно, но из-под прилавка, по особой просьбе покупателя. Цены в кафе и магазинах после Турции кажутся смешными: на один доллар можно наесться и напиться до отвала.

Сирия абсолютно безопасная страна. Спи где угодно, оставляй вещи и мотоцикл на улице на всю ночь. Воровство и бандитизм практически отсутствуют. Кроме того, сирийцы очень гостеприимны. Стоило остановиться на заправке или в городе, меня тут же приглашали в дом, кормили и поили, не спросив ни имени, ни откуда родом. А когда узнавали, что я из России, начинался настоящий праздник! Только из-за этого 200 км от границы до Дамаска я ехал два дня.

Позади более 10 000 км, и вот я в Дамаске – древнейшей столице в мире, городе с четырехтысячелетней историей. Чтобы в полной мере приобщиться к восточной культуре, лучшего места не найти. И я решил задержаться здесь на пару дней. Живу в отеле с интересными людьми, приехавшими со всего мира, в историческом центре столицы в двух шагах от всего самого интересного. Окна моей комнаты выходят, возможно, на ту самую улицу, по которой входил в город Иисус Христос. Я счастлив! Сегодня уже никуда не пойду – буду сидеть в холле у фонтана, курить кальян и наслаждаться ощущением счастья: мечта сбылась!

Но пора в путь… Иордания – это, может быть, единственное королевство

Иордания: устал, пора домой.



–50°С НА СОЛНЦЕ

ЭКСТРИМ ПО-ЯКУТСКИ

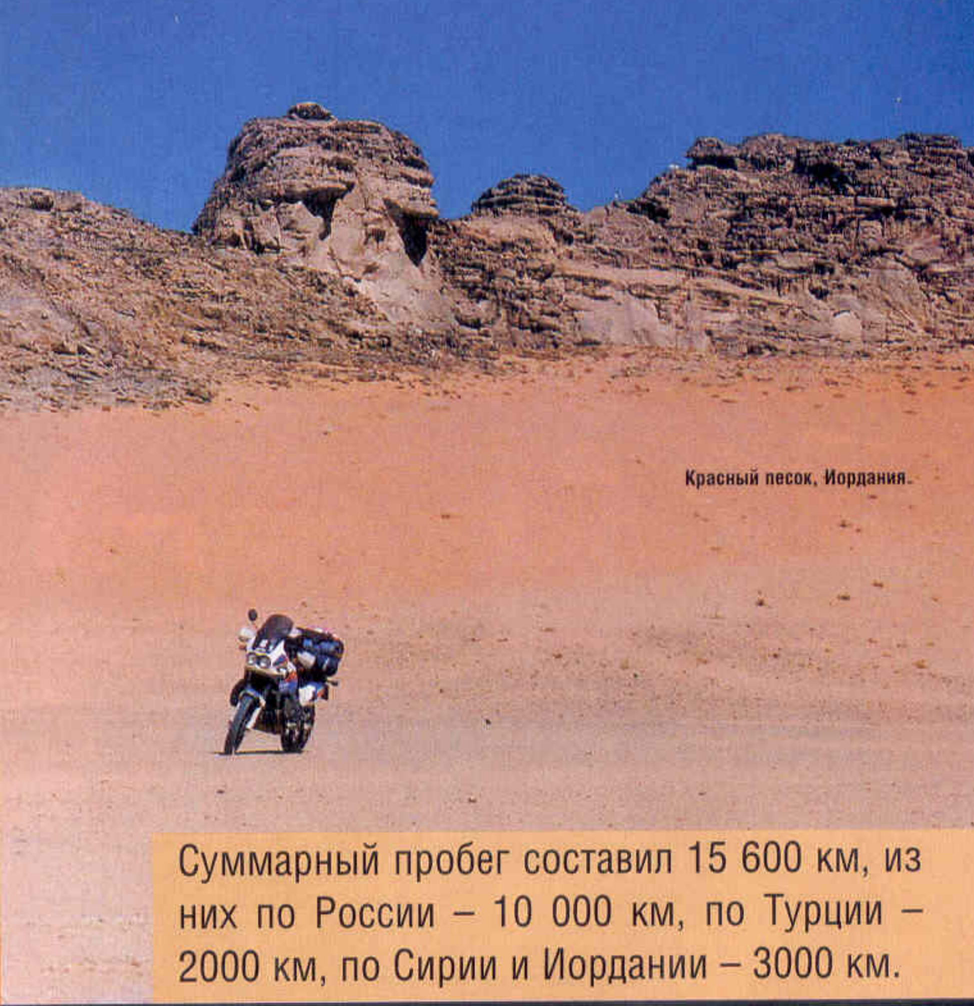
Куда только не заносило экстремальщиков «Мото» – в горы Алтая и на дно Аральского моря, в пекло песков Прикаспийской низменности, Каракумов и Кызылкумов, в пухляки Мангышлака и на ледники Эльбруса... И вот новая «зона риска» – Якутия, не просто республика на краю государства (за шестью часовыми поясами от столицы): здесь в начале зимы самый пик для экстремалов: световой день – шесть часов, морозы – за минус полста...

Транспорт – не утепленные салоны вездеходов (двигатели которых на ночь не глушат), а открытые всем ветрам снегоходы, причем российского производства – «Тайга». Что согражданами может восприниматься даже не как экстрим, а садомазохизм.

Маршрут – через Становой хребет к Охотскому морю. Эти названия из глубин памяти, обретенные в школьные времена, для большинства жителей России столь же абстрактны, как названия кратеров на Луне. По всему маршруту (а мы прошли около 2000 км) на карте нет ни единого населенного пункта.

Сначала становится интересно: как живут люди в тайге, где средняя плотность населения – один житель на 2500 квадратных километра? А потом, по трезвому размышлению, немного страшно...

Но на то и есть рискованные экспедиции журналистов, чтобы стало страшно, а потом – чтобы было о чем рассказать читателям. Об этих приключениях, о том, что выдержали и не выдержали люди и техника, читайте в развернутом иллюстрированном рассказе в апрельском номере «Мото». То, что в материале, – это не шутка.



Красный песок, Иордания.

Суммарный пробег составил 15 600 км, из них по России – 10 000 км, по Турции – 2000 км, по Сирии и Иордании – 3000 км.

в мире, в котором запрещены мотоциклы. Аборигены передвигаются на транспорте с числом колес не менее четырех. Только гражданам зарубежных стран дана привилегия передвигаться по Иордании на двух колесах. Главная магистраль проходит через всю страну с севера на юг. Безупречный асфальт и обилие указателей на английском языке дают возможность путешественнику безмятежно любоваться потрясающими видами по сторонам. Единственное, что мешает назвать это идиллией, – огненный ветер с запада... Если кому-то наскучит ровное полотно дороги, можно свернуть и прохватить по пересеченке.

Большая часть пути проходила через пустыни. Они абсолютно разные: бескрайние каменистые россыпи, ровный песок или барханы – есть все, чтобы устроить себе крутой off road и получить львиную дозу адреналина... Наслаждаясь беспечной ездой, сам не заметил, как въехал в столицу Иордании – Аман.

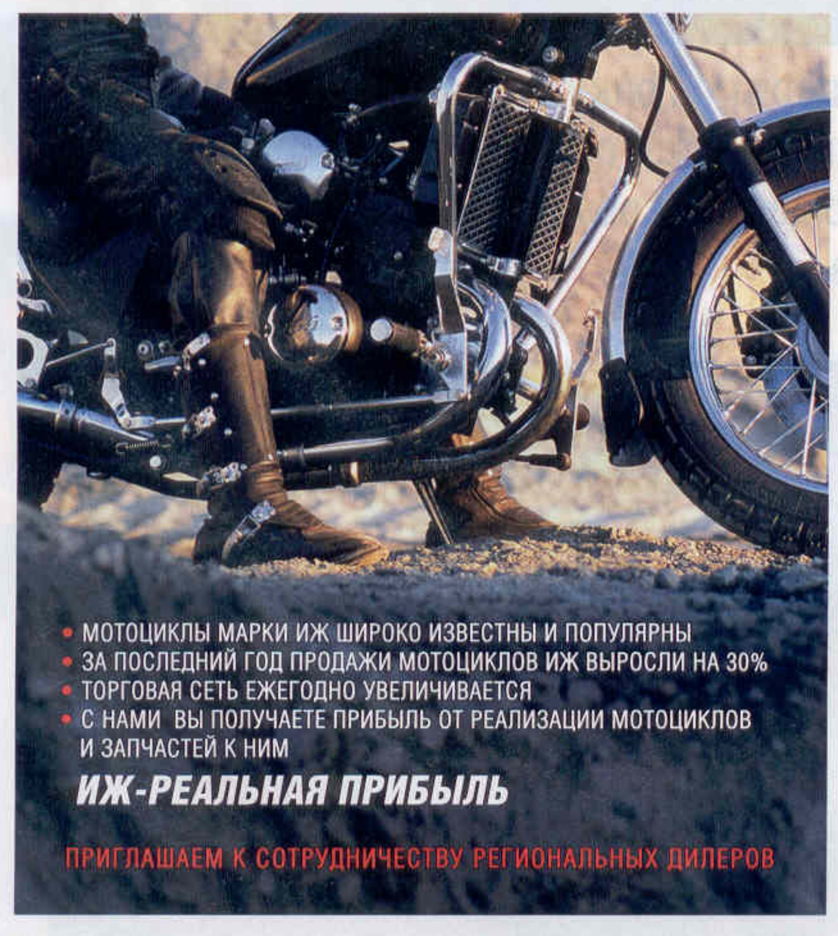
Дорога вокруг Мертвого моря тянется по самому берегу. Фантастические виды! Слева причудливые скалы, в их расщелины проглядывает луна и освещает зловещим светом поверхность моря – мертвого как сама смерть. К сожалению, значительная часть побережья искорежена объектами турбизнеса: лечебницы, отели и пансионаты захватывают все большие территории. В конце концов, я нашел потрясающее место на самом берегу... Наутро проснулся от шума мотора: ко мне подползал огромный армейский Hammer со здоровенным пулеметом. Из кабины высыпало человек десять солдат, приблизились... Ничего страшного: обычная проверка. Осмотрели мотоцикл, посмеялись и, исчерпав весь свой словарный запас английского, удалились... А теперь – купаться! Вода горячая, непрозрачная, видно соляные разводы, вязкие, как вазелин. Утонуть невозможно: тебя держит на поверхности, будто ты поплавок.

11 октября. Сегодня великий день: спустя почти месяц, я добрался до конечной точки путешествия – города Акаба. Отсюда начался не менее напряженный путь домой. Только холодной ночью 29 ноября, весь замороженный и обледенелый, я завершил свой невероятный «трип».

За теплую встречу мотоклубам в Ростове, Сочи, Минводах, Кишиневе, в Крыму, Одессе, Волгограде и Саратова, за гостеприимство друзьям в Москве, Краснодаре, Туапсе, Гудауте, Новом Афоне, Боржоми, в городах Турции, Сирии, Румынии и чудесным жителям иорданской пустыни Wadi Rum – ВСЕМ СПАСИБО!







ИЖ - ПРОВЕРЕН ВРЕМЕНЕМ И ДОРОГАМИ!



ОАО «ИЖЕВСКИЕ МОТОЦИКЛЫ»
426006, Россия, г. Ижевск, ул. Телегина, 30
Отдел маркетинга: тел/факс (3412) 54-16-43
e-mail: md@moto.izhmash.ru, www.izhmoto.ru





ГЕРР РАСЩЕПИХИН ОПАСЕН

Антон РАСЩЕПИХИН – двукратный чемпион России по ШКМГ в классе SS600 2000–2001г.г.; с 2003 г. участник чемпионата R16-Cup, проводимого в ФРГ.
Возраст – 36 лет; рост – 180 см; вес – 68 кг.
Увлечения – горные лыжи, мотокросс.

Дома, в России, он редко говорит о гонках. Но если заведется, с азартом делится воспоминаниями об острых моментах соревнований прошедшего сезона.



– Трудно поверить, что еще восемь лет назад я не думал ни о кольцевых мотогонках, ни о мотоциклах в принципе, – говорит Антон. – Помню, когда в 1995 году впервые увидел приличный байк в Турции, – просто встал и обомлел. Смешно вспомнить, но это был чоппер. Приехал в Россию, тут же приобрел Honda GL400, но очень быстро понял – скорости не хватает. Поменял его на CB750. Отличный городской мотоцикл, но снова не для меня. Так постепенно я и «подсел» на спортбайки, сперва Kawasaki ZX-7R, затем помощнее – ZX-9R, а после и на Yamaha R6. С этой маркой мы неразлучны последние 5 лет.

– А когда ты понял, что мотоспорт для тебя – призвание?

– Не так давно, лишь когда по-настоящему убедился, что могу ехать быстро. Знаешь, выходя на старт вместе

с гонщиками, которые всего год назад казались тебе звездами мировой величины, «богами мотоспорта», и сам показываешь неплохой результат, понимаешь – это твое. Есть за что бороться! Я думаю, двенадцатый и тринадцатый результаты, показанные мною в германском R6-Cup на квалификациях в дебютном 2002 году, и стали для меня решающими.

– В 2000 и 2001 годах ты стал чемпионом России в классе SS600. А вот как получилось, что ты участвуешь в гонках R6-Cup, немецком национальном Кубке, где гоняются избранные?

– Это верно, желающих гоняться в R6-Cup намного больше, чем те 50 счастливчиков, которых допускает на старт комиссия IDM (Международная немецкая мотофедерация). Но должен признаться, никогда не горел желанием выступать именно там, а осенью 2001 года (тогда я еще выступал в России за команду «Юкос Моторспорт») вообще пообещал жене оставить на время мотоспорт. У нас должен был родиться второй ребенок, было уже не до гонок. Но так сложились обстоятельства, что уже весной следующего года многие спортсмены покинули R6-Cup, и у меня появилась великолепная возможность попробовать себя и на международном уровне. В тайне от жены я оформил заявку на участие в Кубке, и, признаюсь, мне до сих пор стыдно за это перед моей супругой Анжелой. Но ничего поделать с собой я уже не мог…

– В прошедшем сезоне ты занял в R6-Cup 20-е место в итоговой таблице (против 27-го в 2002 году). Ты доволен результатом и насколько сложно это было сделать?

– По-настоящему сложно. Я даже сделал для себя такой вывод – то, как я ездил раньше, правильней назвать скоростной ездой, а не участием в гонках. Потому что теперь гонка для меня – колоссальная мобилизация всех сил, работа на пределе возможностей. И мотоцикла в том числе.

– Что больше всего запомнилось тебе на соревнованиях в прошедшем 2003 году?

– Было много интересных и… страшных моментов. На этапе на «Лаузецринге» я упал на скорости за 200 км/ч и «пролетел» по земле более 150 метров. А мотоцикл и того больше. Это падение признали самым опасным в R6-Cup в сезоне 2003 года. Другой «памятный» случай произошел со мной на «Нюрбургринге», где со мной был Андрей – мой старший сын. На третьем круге я сошел с дистанции и был вынужден всю оставшуюся часть заезда сидеть за ограждением. Так вот, после окончания гонки захожу в боксы, а мой парень один сидит в углу бокса и плачет. Трогательный момент, он тоже запомнится мне на всю жизнь…



– В России до сих пор нет специализированной гоночной школы, где бы наши спортсмены могли научиться ездить на высоком уровне. Однако и у тебя не было такой возможности. Но, судя по достигнутым результатам, ты нашел выход?

– Не удивляйся, но в спорте, как и на основной работе в Москве, я многое делаю своими руками. У меня пока нет личного тренера и даже механиков, которые профессионально помогали бы на сборах или во время соревнований. Я много тренируюсь, пробую различные варианты, все фиксирую и снова пробую. Весь мой опыт основывается на том, что вижу, чувствую, понимаю. И на общении с понимающими в этом людьми. Многие из «капиталистов» добрые и открытые люди, иногда и они помогают мне.

– Получается, что никто не поддерживает тебя в спорте. Но ведь, если я не ошибаюсь, ты единственный российский пилот, который выступает в международных соревнованиях такого ранга? Неужели все только своими силами?

– Я буду очень рад, если найдется кто-то, кому мои победы будут также выгодны и полезны, как и мне. В этом смысле я открыт для общения.

– Два слова о планах на 2004 год?

– Горю желанием войти в пятерку сильнейших гонщиков R6-Cup. А еще в честь Дня Победы 9 мая первым приехать на финиш первого этапа на «Заксенринге». Уверен, мне это под силу.

Интервью вел **Алексей СЕРЕБРЕННИКОВ**,
фото **Наталии ЛЮБИМОВОЙ** и **Константина ЯКУБОВА**



Возрождаем рубрику:

МЫ И МОТОЦИКЛ

От: Кузнецова Федора
Кому: <moto@zr.ru>
Отправлено: 15 января 2004 г. 18:30
Тема: Идея

УВАЖАЕМАЯ РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «МОТО»!

Предлагаю выпустить номер, который полностью состоял бы из материалов, в которых люди рассказали бы о собственных мотоциклах. Я с удовольствием написал бы о своем Honda Hornet 900 или CB400SF. Приятель мой – о Superblackbird, второй – о Suzuki RF400, третий – о Bandit 400... Вам останется только выбирать. Номер будет интересен всем!

С уважением,
Федор КУЗНЕЦОВ

Федору КУЗНЕЦОВУ и всем, кому это интересно

Предложение принимаем – пишите! Два условия для того, чтобы материал был опубликован: он не должен быть пресным, как инструкция по эксплуатации, наличие качественных фотографий обязательно (не только мотоцикла, но и вас самого). Чем толковее и прикольнее, – тем лучше. Ваш авторский гонорар будет равен гонорару профессионального журналиста.

КЛУБ-ИНФО

ИСПЫТАЙ СЕБЯ!

Мотоклуб «Пилигримы» (Москва) приглашает всех желающих принять участие в очередной гонке отечественных мотоциклов «Весенний марафон-2004». Соревнования пройдут по маршруту Москва–Коктебель (Крым). Старт – 1 мая в 12 часов дня.

Задача участников гонки – преодолеть расстояние в более чем 1700 км, соблюдая правила дорожного движения. И как можно быстрее!

Заявки на участие принимаются не позже, чем за 30 суток до старта. Зачет будет вестись по кубатурам: до 50, до 200, до 400, свыше 400 $см^3$ и самоделки. По результатам гонки в каждой группе организаторы определят победителей и вручат им дипломы, кубки, золотые нашивки и... по сигаре. Учреждены призы «За волю к победе» и «Самый дальний участник».

Телефон клуба: (095) 598-2222,
e-mail: slava1964@mtu-net.ru

УВЕКОВЕЧИМ!

ВМЕСТО СНЕГОВИКА И БЕЗ МОРКОВКИ



«Как встретишь Новый год, так его и проведешь». Исходя из этой прописной истины, мы, четверо девчонок из рок-группы «ПаранойЯ», которым не живется спокойно (название обязывает), и подошли к организации любимого праздника.

Для настоящих байкеров праздник без мотоцикла – не праздник. Пусть это даже Новый год. Выручила фантазия: дома елку нарядили самодельными игрушками – вырезали фотографии мотоциклов из старых номеров «Мото», наклеили на них картонки и украсили ими лесную красавицу.

Пока парни добросовестно провожали старый год и закусывали, мы вылепили во дворе мотоцикл. Снег был хороший – липкий, работа заняла минут двадцать. Прототип – Yamaha XVS1100. К делу подошли творчески: увеличили бак, подкорректировали форму сиденья под «одиночку» (чтобы в новом году реже ездить «вторым номером»), глушаки сделали с двух сторон. Дольше всего провозились с поворотниками – они часто отваливались, и глушители никак не хотели держаться. Но не зря старались: мотоцикл вышел классный! С ним встретили Новый год – с ним его и проведем!

Группа «ПАРАНОЙЯ»

ПЕРВЫЙ СКУТЕР НА ДЕРЕВНЕ



Вот такой снежный скутер я соорудил прошедшей зимой. В нашем селе «самоходные табуретки» не водятся, поэтому проходившие мимо соседи останавливались, осматривали скульптуру, задавали умные вопросы и... просили прокатить.

Алексей ЗАХАРОВ,
Чувашия, с. Николаевское



ЗДОРОВЯК ИЗМУЧИЛ БЫ МАЛЫШКУ

Известная певица Кайли Миноуг, маленькая и хрупкая девица, выбрала в качестве элемента декорации своего очередного концерта здоровенный мотоцикл середины 70-х Kawasaki H1 500. В «партнеры по сцене» она решила взять «настоящий мускулистый» байк. Поначалу запала на Z1000, но вынуждена была от него отказаться: уж больно здоров. С ее-то росточком за несколько часов шоу замучаешься лазать.

ЧАС РАСПЛАТЫ BMW

На экраны кинотеатров вышел очередной американский блокбастер режиссера Джона Ву с интригующим названием «Час расплаты» (Paycheck). В главных ролях – бесстрашный Бен Аффлек и очаровательная Ума Турман.

Ничем новым сюжет, к сожалению, не порадовал. Но одна сцена фильма наверняка заинтересует читателей «Мото» – это сцена погони: «хорошие» герои Бена и Умы убегают от «плохих». Минут семь они мчатся по улицам Сиэтла на BMW R1150R Rockster (злостно нарушая Правила дорожного движения). Во время съемок Бен наотрез отказался доверить исполнение трюков на байке каскадерам – все делал сам! Сколько мотоциклов из шести предоставленных выжило, съемочная группа не разглашает.



Николай МЕЛЕХИН, специалист московского Центра по ремонту отечественной мототехники

НЕ БЕЗ ХИТРОСТЕЙ

КОВРОВСКИЙ МОТОР–«ПОЛТИННИК»: ДИАГНОСТИКА И РЕМОНТ

ДАЛЬШЕ – ДОРОЖЕ

Раньше, чем другие детали, в двигателе изнашивается поршень и его колечки. Даже при тщательном обслуживании они выдерживают не более 8–10 тыс. км пробега. Критичный износ заявляет о себе так: мотор перестает тянуть на третьей передаче, даже на слабых подъемах мокик приходится «подхлестывать», переключаясь на вторую «скорость». Если системы питания и зажигания исправны (и их стоит проверить – сбитые регулировки тоже «обессиливают» мотор), меряйте компрессию. Ее показатель не превышает 6–7 кг/см^2? Не откладывая, разбирайте цилиндро-поршневую группу (ЦПГ): обычно цилиндр «переживает» срок службы пары поршней, но при своевременной их замене. Продолжите езду с «ушатанной» деталью – получите аварийный износ цилиндра, и «счет» за новые запчасти увеличится более чем втрое (см. таблицу сведений о ценах).

С ЧЕГО НАЧАТЬ?

Ремонт ЦПГ начните с того, что отсоедините бензобак (не забудьте закрыть его краник), карбюратор, проводку генератора и свечной наконечник, выхлопную систему, трос сцепления, «расстегните» замок и снимите с ведущей звездочки цепь. Открутите гайки и извлеките болты крепления мотора из проушин, приподнимите двигатель, двиньте его чуть вперед (по ходу мокика) и вынимайте через правый проем рамы. Очистите мотор от коросты дорожной пыли. Действуйте не каким-либо скребком – им недолго содрать краску с агрегата, а спреем-очистителем двигателя (в продаже их навалом, цена – 50–120 руб., баллона хватит на несколько «помывок»). При очистке мотора на бок его не кладите – прольете масло из коробки передач (КП). Сливать его надо только при вскрытии картерной полости двигателя (в какой момент это нужно сделать, скажу чуть позже).

БЕЙ, НО НЕ «УБЕЙ»

Открутите гайки шпилек цилиндра, снимите головку, прокладку под ней, затем сам цилиндр. Чтобы он снялся легче, поршень установите в НМТ. Перед тем как отделить поршень от шатуна, закройте горловину кривошипной камеры чистой тряпкой и выньте стопорные колечки пальца. Сам палец положено извлекать специальным съемником. Нет его – выбейте палец, используя круглую проставку подходящего диаметра. «Ударный способ» опасен тем, что можете погнуть шатун. Поэтому удерживайте поршень от перемещения рукой или деревянным бруском, его установите между юбкой поршня и шпильками цилиндра.

Сняв поршень, достаньте из головки шатуна подшипник. Его меняйте, если хотя бы одна иголка под собственным весом выпадает из сепаратора. Обнаружив на рабочих поверхностях ЦПГ «склад» сажи, ликвидируйте его: поршень, камеру сгорания в головке и выпускные каналы цилиндра замочите растворителем нагара (отлично снимает копоть очиститель карбюратора). Нагар сползет сам или снимется скребком – полоской тонкой жести толщиной 0,3–0,5 мм. Используя три такие же полоски (шириной 4–5 мм), снимите поршневые кольца. Если в канавках на поршне осталась сажа, удалите ее обломком старого кольца. Приступайте к проверке размеров деталей ЦПГ.

ТОТ САМЫЙ КАЛИБР

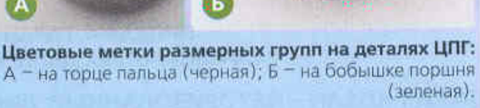
Вставьте поршень в нижнюю часть цилиндра на глубину 25–30 мм (от среза гильзы) и замерьте калиброванными щупами зазор между деталями.

Уложись он в 0,3 мм (на диаметр) – поршень сохранил положенный «калибр» и еще послужит. Если потребуется новый поршень, выбирайте соразмерный с диаметром цилиндра – комплекты ЦПГ на заводе «разбивают» по диаметру на три группы – нулевую, первую и вторую. Маркировку смотрите на донышке поршня и на торце цилиндра со стороны камеры сгорания. И проведите подбор «композиции»: «поршень – поршневой



Способ снятия-надевания поршневых колец.

Замер щупом зазора между деталями ЦПГ.



Цветовые метки размерных групп на деталях ЦПГ: А – на торце пальца (черная); Б – на бобышке поршня (зеленая).

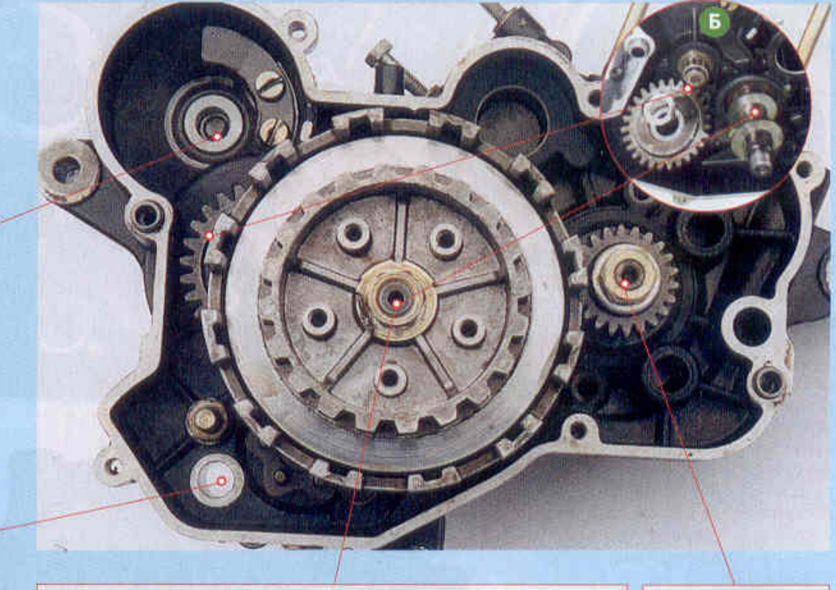
РАСХОДЫ НА ЗАПЧАСТИ*

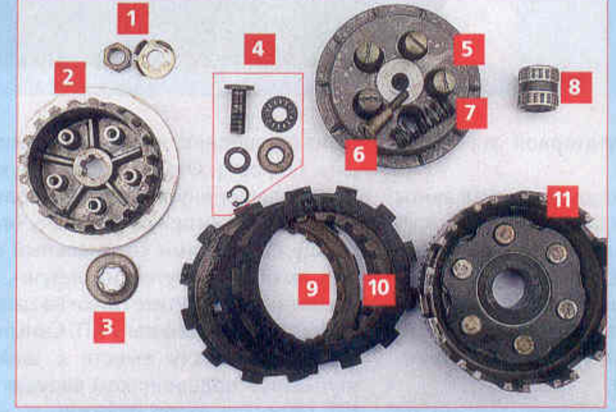
Деталь, узел	Цена, руб.
Инструкции по эксплуатации мокика	50–60
ЦПГ (комплект)	960–1000
Коленвал	1200–1350
Цилиндр	600–800
Поршень	160–180
Поршневые кольца	20–40
Подшипник верхней головки шатуна	20–30
Ведущий и ведомый вал КП в сборе	600–700
Одна из шестерен ведомого вала	60–90
Червячный валик с сектором перемены передач	200–250
Вилка КП	40–60
Вал переключения передач	120–150
Сектор перемены передач	50–70
Игольчатые подшипники валов КП (за 1 шт.)	60–80
Корзина сцепления	400–450
Диск сцепления (ведущий или ведомый)	30–40
Ведущая звездочка колесной передачи	30–40
Лепестковый клапан	150–180
Комплект сальников	140–160
Прокладки ЦПГ	20
Комплект прокладок картера	60

*Приведены цены московских мотомагазинов.











Механизм кикстартера (А), промежуточная шестерня кикстартера и опорная шайба ведущего вала КП (Б), сектор переключения передач и его крепление (В), вал рычага переключения передач и фиксатор сектора (Г).

Моторная передача и механизм сцепления: 1 – крепеж барабана; 2 – внутренний барабан сцепления; 3 – опорная шайба; 4 – механизм «грибка»; 5 – опорный диск; 6 – болт пружины; 7 – пружина; 8 – подшипник ведущего барабана; 9 – ведущий диск; 10 – ведомый диск; 11 – наружный барабан; 12 – гайка цапфы; 13 – стопорная шайба; 14 – опорная втулка; 15 – ведущая шестерня; 16 – шпонка.

палец – шатун» по нанесенным на детали цветовым обозначениям.

Замерьте износ цилиндра: щуп вместе с поршнем перемещайте по зеркалу (следите, чтобы измеритель не попал в продувочные окна) – натяг между деталями должен быть практически одинаков на всем ходе поршня. Некоторая некруглость цилиндра допустима, но не более прибавки 0,2 мм на диаметр.

Оцените выработку поршневых колец: поочередно вставьте в цилиндр и взгляните на просвет между зеркалом и кольцом. Допускается неплотный контакт (щель толщиной с волос) на 20–30% периметра цилиндра. «Попрощайтесь» с кольцом, у которого зазор в замке свыше 1,2 мм. Признали годными старые колечки? Расположите их в канавках поршня точно так же, как они стояли до разборки. Купили новые – повторите проверку. Норма для них иная: в замке – 0,15–0,35 мм.

Итак, ЦПГ в «боевой готовности». Но устанавливать ее не спешите.

КРИВОШИП БЫВАЕТ СЛАБОВАТ

Обязательно проверьте люфт подшипника нижней головки шатуна. Делаю на этом акцент: перебрав добрую сотню ковровских «полтинников», знаю, что эта часть коленвала слабовата – частенько разбивается. Допуск на радиальное перемещение головки – не выше 0,13 мм.

Как его уловить? Установите коленвал в ВМТ и рукой раскачайте шатун по вертикали. Даже не обладая особыми навыками, вы ощутите завышенный зазор. Убедитесь, что упорные кольца подшипника вращаются свободно, без заеданий. При этом зазор между щекой кривошипа и шайбой (с любой стороны) должен составить не более 0,6 мм. Если вал «слаб» хоть по одному из этих параметров, перекосы сточат поршневую «в ноль» за тысячу-две километров пробега. А ЦПГ не так дешева, чтобы менять как перчатки. Лучше раз потратьтесь на исправный кривошип, установите его – и будете уверены в том, что ресурс мотора стал гораздо большим. Тем более, что половинится двигатель без сложностей.

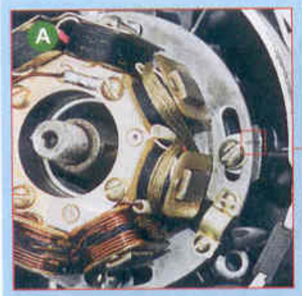
«ПОЛТИННИК» ДЕЛИМ ПОПОЛАМ

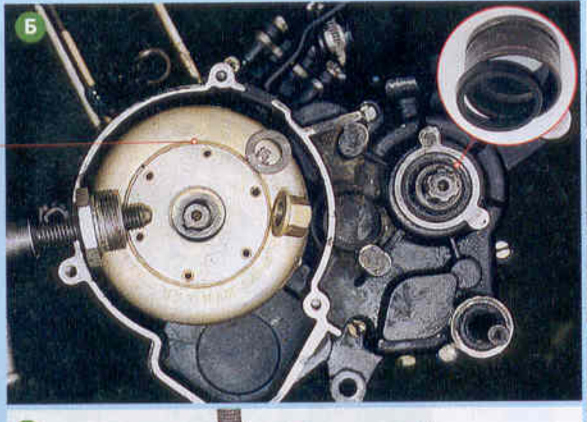
Сперва слейте масло из КП. Коли оно не отходило свой срок (6 тыс. км), соберите его в чистую емкость – после зальете назад. Теперь снимайте крышку генератора, откручивайте гайку крепления маховика. Съемником (в штатном комплекте инструмента мокика он есть) спрессуйте ротор с цапфы коленвала. Выньте и спрячьте от греха подальше его сегментную шпонку: потерять ее просто, купить – почти невозможно. Заводские «сегменты» в продаже редкость, и вам могут всучить «левак», он некаленый и при работе мотора разбивается «махом». Поэтому наперед скажу: будьте бережливы и по отношению к шпонке ведущей шестерни моторной передачи.

ПОДБОР ПАЛЬЦА К ПОРШНЮ

Цветовой индекс отверстия в поршне	Цветовой индекс поршневого пальца			
	белый	черный	зеленый	красный
Белый	+	–	–	–
Черный	+	+	–	–
Зеленый	–	+	+	–
Красный	–	–	+	+

В КП тоже есть, что беречь – эта «мелочевка» показана на иллюстрациях коробки. Она продается, но вкупе с крупными и дорогими деталями. Прокладки















Метки установки зажигания (А), съемник маховика генератора (Б), «мелочевка», которую надо не растерять (В, Е), снятие половинки картера самодельным приспособлением (Г), расположение шестерни первой передачи при монтаже КП (Д).

Механизм КП: 1 – ведомый вал; 2 – вал вилок переключения передач; 3 – червячный вал; 4 – ведущий вал.

выбросьте – для повторной установки они не годятся.

Вернемся к генератору: открутите винты крепления и снимите статор вместе со жгутом проводов. Снимите и расположенную рядом ведущую звездочку колесной передачи – удалите ее стопорное кольцо, первую, а затем и вторую запорную шайбы и распорную втулку сальника с уплотнительным кольцом.

Приступайте к разборке механизма сцепления (правый «бок» мотора): отсоедините рычаг кикстартера, открутите крепеж и снимите крышку картера. Выкрутите и выньте стяжные болты сцепления вместе с пружинами, затем извлеките нажимной, ведомые и ведущие диски. Грибок выжима сцепления, если он не изношен, не разбирайте, под его пяткой стоит подшипник, иголки которого потерять запросто. Отогните стопорную шайбу крепления внутреннего барабана, зафиксируйте моторную передачу (вставив между шестернями специальный стопор или «мягкий» пруток из латуни, меди, алюминия), открутите гайки на цапфе коленвала и ведущем валу КП. Снимите моторную передачу вместе с шайбами, втулками и подшипником ведущего вала КП. Сбросьте взвод пружины и, не разбирая, выньте механизм кикстартера – он помешает в дальнейшем. Снимите с вала переключения передач педаль, извлеките из картера сам вал. Удалите патрубок карбюратора и лепестковый клапан. Открутите винты, соединяющие половинки картера. Используя нехитрое приспособление (стальную пластину толщиной 8–10 мм с отверстиями под два болта М6 и один с гайкой М8-10), спрессуйте с коленвала левую, затем правую половинки картера. Снятию левой части могут помешать валы КП. Чтобы она вышла без перекосов, сдвиньте ее хвостовую часть легким ударом киянки.

ПОДБОР КОМБИНАЦИИ «ПАЛЕЦ–ПОДШИПНИК–ШАТУН»

Шатун	Палец поршневой			
	белый	черный	зеленый	красный
	цветовой индекс подшипника			
Красно-зеленый	крас.-зел. крас.-жел.	крас.-жел. крас.-черн.	крас.-черн. крас.-белый	крас.-белый зеленый
Красно-желтый	крас.-жел. крас.-черн.	крас.-черн. крас.-белый	крас.-белый зеленый	зеленый красный
Зеленый	крас.-черн. крас.-белый	крас.-белый зеленый	зеленый красный	красный желтый
Красный	крас.–белый зеленый	зеленый красный	красный желтый	желтый черный
Желтый	зеленый красный	красный желтый	желтый черный	черный белый
Черный	красный желтый	желтый черный	черный белый	белый
Белый	желтый черный	черный белый	белый	

О ЗУБАХ И ВИЛКАХ

Раз уж мотор располовинили, ознакомьтесь с состоянием деталей КП. Чего не должно быть: на шестернях и муфтах и червячном барабане – малейших сколов и следов прочих деформаций на рабочих поверхностях, на лапах вилок – износа по толщине более 0,5 мм, внутренние обоймы подшипников не должны «гулять» относительно наружных (максимум перемещение 0,06 мм). Шлицы ведомого вала должны быть прямыми, а не «пьяной дорогой».

Заменить изношенные детали просто – КП разбирается-собирается в пять минут. Выньте ось вилок переключения передач. Удалите с ведомого вала стопорное кольцо и промежуточную шестерню кикстартера с подшипником и шайбами. Теперь достаньте из картера КП ведомый и выпрессуйте ведущий валы. Если требуется заменить червячный валик, открутите винт крепления приводного диска (учтите, он стронется тяжело, поскольку плотно сидит на фиксаторе резьбы). Снимите диск и выньте из вала «червяка» штифт. Остается вытолкнуть вал из картера с помощью бородка и молотка.

СНОВА В ПОЛЕТ

Сборку двигателя ведите в обратной последовательности. Будьте внимательны, проделывая следующие операции. После замены шариковых подшипников винты стопорных пластин сажайте на фиксатор резьбы или герметик УГ-6 (напомню, болт «червяка» требует того же). Сепараторы подшипников смажьте консистентной смазкой, желательно с дисульфидом молибдена. Ее же нанесите на рабочие кромки всех сальников.

КП собирайте в такой очередности. Установите ведущий вал и червячный барабан, уложите в картер шестерню 1-й передачи ведомого вала (с подшипником и шайбами), установите в прорезь вилку с муфтой (шип введите в паз «червяка»). В эту сборку вставьте ведомый вал. Надевая на него муфту 2–3-й передачи и шес-

терню 2-й передачи, следите, чтобы маркированные одной краской торцы деталей были обращены друг к другу. Собрав КП, проверьте плавность вращения валов и четкость переключения передач (свободные концы валов придерживайте рукой).

Цапфы кривошипа вводите в половинки картера фирменным инструментом (о нем упоминал ранее) или, на «худой» случай, легкими ударами киянки по картеру вокруг цапфы. Рабочую кромку сальника левой части картера защитите трубочкой, свернутой из тонкого пластика. Есть опасность, что «крутой» уступ на цапфе вала, проходя через сальник, повредит его кромку.

Поршень ориентируйте стрелкой на донышке в сторону выпуска. Вставьте на место любое из стопорных колец, в головку шатуна уложите подшипник, совместите отверстия обеих деталей, вставьте в них до упора смазанный маслом поршневой палец и «заприте» его вторым стопорным кольцом. Установите компрессионные кольца (тем же способом, что снимали). Перед окончательной сборкой ЦПГ зеркало цилиндра обязательно смажьте моторным маслом. Болты крепления картера и гайки головки цилиндра затягивайте в два-три приема и крест-накрест, соблюдая положенное усилие затяжки. Перед установкой распорной втулки сальника ведомого вала смажьте маслом и наденьте на вал резиновое кольцо. Запорную шайбу звездочки колесной передачи, надев на вал по шлицам, поверните в канавке на 30° в любую сторону.

В КП залейте 600 см³ масла М8В или М10В2. Опережение зажигания установите, совместив риски, нанесенные на основание блока катушек генератора и картере двигателя. Отремонтированный двигатель обкатывайте по программе, прописанной инструкцией к новому мотору.

В заключение добавлю: когда требуется провести отдельно ремонт сцепления, моторной передачи, кикстартера, генератора, замену сальников и вала переключения передач, делайте все, не извлекая двигатель из рамы.

МОМЕНТЫ (УСИЛИЯ) ЗАТЯЖКИ РЕЗЬБОВЫХ СОЕДИНЕНИЙ

Соединение	Головка ЦПГ	Шестерня коленвала	Барабан сцепления	Болты картера*	Червячный валик**	Маховик генератора
Момент, Н.м	11,7–15,7	30–40	40–50	7–8	6–7	20–25

*С этим моментом затягивайте и остальной крепеж того же диаметра.

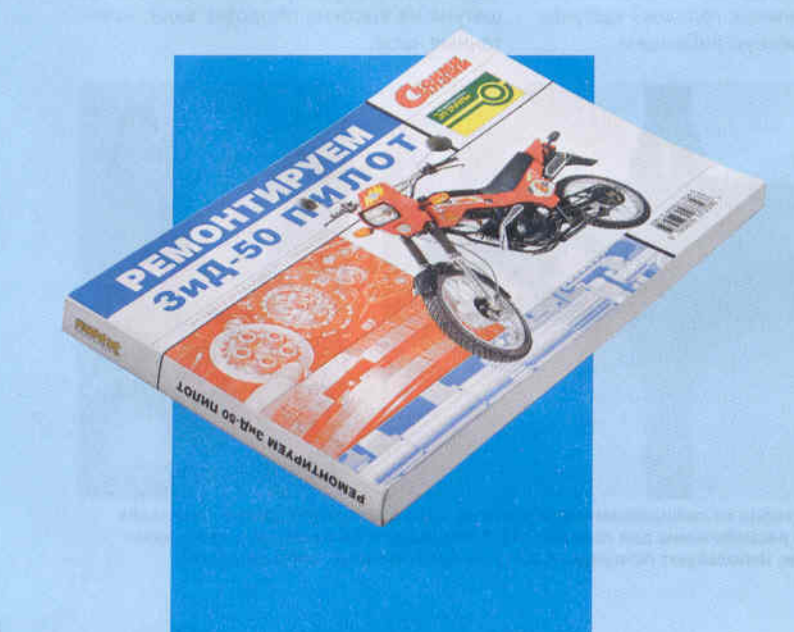
**С этим моментом затягивайте крепеж опорных пластин шарикоподшипников.



Профессиональный инструмент для переборки мотора: 1 – съемник поршневого пальца; 2 – приспособление для сборки-разборки картера мотора; 3 – фиксатор маховика генератора; 4 – фиксатор муфты сцепления; 5 – стопор моторной передачи (половина ведущей шестерни); 6 – втулка для защиты рабочей кромки сальника (правая цапфа коленвала).

КНИЖНАЯ ПОЛКА →

«ПИЛОТАМ» ПОВЕЗЛО



Владельцам «Пилотов» крупно повезло: впервые вышла книга с поэтапными фотографиями разборки «дотла» всех узлов мокика («Ремонтируем ЗиД-50 «Пилот». Иллюстрированное руководство. Издательство «За рулем»). Надо сказать, издательство «собаку съело» на выпуске подобного рода популярных пособий (речь идет о «Своими силами»), но до сих пор полезные советы получали только автолюбители. Качественные фотографии снабжены развернутыми подписями, комментариями и предостережениями. Жаль, что фото черно-белые, а не цветные. Из-за этого, в частности, утратили «КПД полезности» электросхема и таблица дефектов свечей зажигания. Обширен справочный отдел: приведены размеры и обозначения подшипников и сальников, величины усилия затяжки основных резьбовых соединений, применяемые лампы, даны рекомендации по выбору свечей зажигания, в том числе импортных. Книга дополнена каталогом запасных частей – он согласован со специалистами завода-изготовителя.

Александр ЛЕБЕДЕВ

ШАТУН: И ВОВСЕ НЕ БЕЗДЕЛЬНИК

У НЕГО ЗАБОТ – ПОЛОН РОТ

«Шатун», если говорят о человеке, – бездельник. Другое дело, в моторе: в нем эта деталь главная! Не зная специфики конструкции шатуна, приниматься за ремонт, тем паче тюнинг двигателя, – заведомо означает навредить.

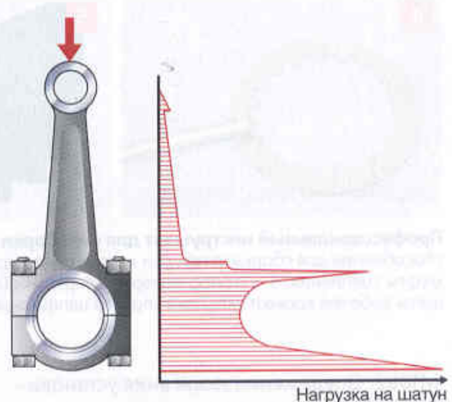
ТЯНИ-ТОЛКАЙ

Движение поршня туда-сюда как-то надо превратить во вращение коленвала. Это задача шатуна. Его верхняя головка, соединенная через палец с поршнем, воспринимает давление сгорающей смеси. Нижняя «передает» его на кривошип и заставляет вал крутиться. Естественно, при этом шатун испытывает огромные переменные нагрузки. В начале впуска и в конце сжатия шатун «тянет на себя» и собственную массу, и поршень, так что силы инерции пытаются его «разорвать». На рабочем ходу и выпуске – сжимается под давлением газов от поршня и упирающегося коленвала.

Ясно теперь, каково ему приходится? Только, в отличие от нас, смертных, ему прогибаться запрещено. Чуть поддайся он – и поршневую группу перекосит, начнет «прихватывать», и подшипники на шейках вала будут работать с перекосами. Ресурс деталей устремится к нулю, а они (поршневая и кривошип) являют собой основную «массу» движка (особенно по стоимости).

ТЮТЕЛЬКА В ТЮТЕЛЬКУ

Чтобы шатун выдерживал нагрузки, его изготавливают из высококачественной – прочной стали. Требования особенно строги к материалу шатуна форсированного двигателя (спортивного или с наддувом). Заготовку штампуют, тщательно следя за соблюдением образующегося профиля. Это требование – не просто «культура производства»: в многоцилиндровом моторе надо блюсти правило одинакового расположения центра масс всех шатунов. Имей двигатель пару и более цилиндров, тем более приличного объема, установка различающихся по весу (верхних и нижних головок) шатунов вызывает повышенную вибрацию.



Распределение (эпюра) нагрузки по длине шатуна при работе мотора.

Ладно бы, если вибрация обернется только неудобством для пилота (точнее, его седалища). Тряска обычно заканчивается преждевременным развалом шарниров кривошипа. Поэтому, меняя один шатун, убедитесь, что новый весит столько же, сколько и остальные. Подгонка массы шатунов – особого рода сложная работенка.

НЕ «МАМОЧКИ!» – «НОРМАЛЬНО»

Первое впечатление от шатуна: «Мама родная! Какой же он шероховатый!..» Хочется пригладить наждачком? Ни в коем случае! Чтобы вы знали: при штамповке наиболее прочным получается наружный слой металла, вот почему шатуны серийных двигателей снаружи не обрабатываются.

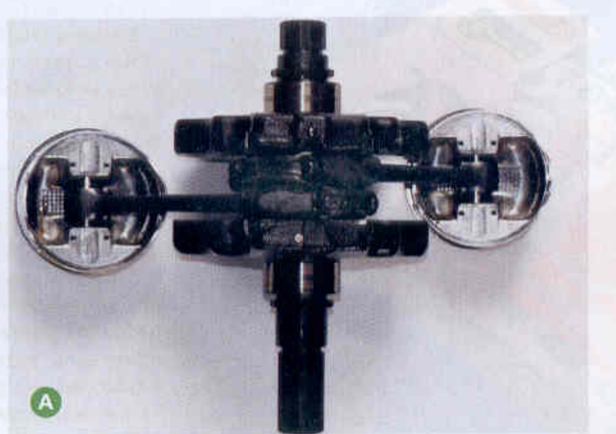
Предостерегу и о другом «души порыве». Центральная часть шатуна (ее называют стержнем) обычно имеет двутавровое сечение. Новичка так и подмывает пройтись инструментом по его выступам: мол, куда столько «мяса», а вот ежели облегчить шатун – мотор «закрутится» свободней... Не трожь: именно такая форма придает шатуну максимальную жесткость при передаче знакопеременных усилий.

Другое дело, если параллельно облегчаете поршневую. Задача снижения сил инерции всего механизма «разрешает» облегчить стержень на 10–15%. Его фрезеруют, затем тщательно полируют. Полировка обязательна: после обработки у шатуна почти не остается упрочненного слоя, а микронеровности, оставленные резцом, становятся концентраторами напряжений. Не уберете их – до обрыва шатуна на высоких оборотах вала – считанные часы.





Качество изготовления шатуна можно определить и на глазок: А – приемлемое; Б – с непозволительными наплывами металла.





В V-образных моторах со смещением цилиндров на одной шатунной шейке коленвала последовательно расположены две головки (А). В «вэшках» с цилиндрами, лежащими в одной плоскости, используют прицепные шатуны центрального сочленения (Б).

ХОТЬ И БЛИЗКИ, НО РАЗНЫЕ

А вот головки шатуна есть разные. Сначала о верхней – «поршневой». Нагрузки на нее приходятся меньшие, чем на кривошипную головку, поэтому она небольших размеров. Существуют три типа соединения поршневого пальца с шатуном.

Устаревший – запрессовка пальца в головку. Применяется самодельщиками и поныне при «вживлении» в мотор мотоцикла поршневой от массовых автомобильных двигателей 60-х годов. Преимущества такого шарнира: отсутствие люфта в сочленении «палец–шатун» позволяет свести размер головки к минимуму. Пусть не великое, но снижение силы инерции происходит. Однако достоинство «съедается» недостатком: палец не вращается, что приводит к увеличенному однобокому износу отверстий в бобышках поршня. Замена пальца требует навыков пиротехника: не нагреешь головку до 150–200°С, деталь в нее не установишь.

Второй тип – «плавающий палец», то есть подвижное соединение. В шатунную головку запрессована бронзовая втулка (вместе с пальцем представляет собой подшипник скольжения) или устанавливается подшипник качения – роликовый. Осевое перемещение пальца ограничивают съемные стопорные кольца, расположенные в бобышках поршня. Выгода в том, что палец при работе вращается, отчего увеличивается работающая поверхность. Ресурс шарнира заметно подрастает – до двух раз.

Для верхней головки шатуна 4-тактников характерна втулка. В сочетании с хорошо отлаженной системой принудительной смазки она способна пережить несколько «капиталок» мотора. В 2-тактниках чаще используют игольчатый подшипник, и это разумно, поскольку условия смазки в шарнире значительно хуже (ведь смазка – не масло, а топливо-масляная смесь), так что пару «металл скользит по металлу» может «прихватить». Другое дело, подшипник качения не особенно долговечен в режиме «тяни-толкай».

Казалось бы, третьего не дано! Но в спортивных двигателях импортных машин уже лет двадцать как отказались от втулки. То есть стальной палец «плавает» непосредственно по стальному шатуну! И работает сопряжение неплохо. Оно позволило уменьшить шатунную головку с зазорным соединением до размера даже меньшего, чем у прессового. Но не «за просто так»: шатун изготовлен из сверхпрочной и исключительно твердой стали, палец не абы какой, а со специальным износостойким покрытием. Это и потянуло за собой повышение стоимости шатуна – он на четверть дороже «рядового».

Кривошипная головка. Различия ее разновидностей также обусловлены «тактностью» мотора. В кривошипе 2-тактника применяется роликовый подшипник. Он такой же, как и в верхней «голове», но значительно массивнее. Нижняя головка шатуна испытывает, вы помните, большие нагрузки, чем «поршневая».

В «4Т» головка разъемная (у подавляющего большинства таких моторов), а с коленвалом контактирует через вкладыши. Это – подшипник скольжения: основа – стальная, сверху мягкий антифрикционный слой.

Жесткость фиксации частей головки обеспечивают шатунные болты. Не путайте их с обычным крепежом! Эти болты из высоколегированной стали и обязательно закаливаются. Другой металл при работе шатуна растянется, и отверстие головки станет овальным. Сами подумайте, совместимы ли мягкий слой на вкладышах и ударные нагрузки? Это как помидор грохнуть об асфальт.

Болты еще выполняют и функцию фиксаторов положения крышки относительно шатуна, поэтому их диаметр выдерживается очень точно. Гайки – обязательно из тех же сталей и с особой самоконтрящейся площадкой. Иногда от откручивания гайки страхует шплинт – он продевается через обе детали.

Исключительно важное условие – беззазорное прилегание вкладышей к постелям: чем плотнее контакт, тем лучше отводится тепло от шатуна (через масло и коленвал) и тем долговечнее подшипник. Поэтому если при ремонте мотора обнаружите, что овальность отверстий превысила 0,05 мм, их нужно ремонтировать.




Для смазки соединения «палец–шатун» в головке сверлят отверстие (или несколько); через него масло, разбрызганное для смазки поршня, попадает в шарнир.





Конструкция шатунных болтов: А – отечественного оппозита; Б – импортного мотора спортбайка.

Нельзя переворачивать или путать крышки головок. Отверстия под вкладыши обрабатывают отдельно на каждом шатуне, и только такая пара деталей обеспечивает идеальный круг. Чтобы не ошибиться, на шатуне и крышке делают метки или клейма. Они после сборки должны оказаться с одной стороны.













Шатуны с виду разные, но суть их одна (слева направо): А – 2-тактника-«полтинника»; Б – неразъемный шатун «Урала» – конструкция, вымирающая из-за ненадежности смазки нижней головки; В – овальный шатун «Урала» жесткостью не блещет, а если оценивать с позиции применения его при тюнинге (облегчении) – никуда не годен; Г – шатун с разъемной кривошипной головкой (в двигателе «Днепра»); Д и Е – шатуны импортных мотоциклов.



ПАСЬЯНС С ИГОЛКАМИ

Ремонтируя главную передачу моего «Урала», я обнаружил сильный люфт игольчатого подшипника ступицы ведомой шестерни. Вооружившись микрометром, принялся измерять детали. Прибор показал, что изношены иголки. Купить их не удалось. Зато обнаружил, что в крестовине КамАЗа иглы очень похожи на ирбитские. И вправду, вся разница – в длине. А вот крестовин к КамАЗу везде полно. Словом, набрал я из них иголок, укоротил каждую на 1 мм и собрал редуктор. Теперь он работает как новый.

Ренат СУЛТАНБЕКОВ, г. Стерлитамак, Башкортостан

ПРИШУРУПИЛ КРЫШКУ

Случается, что в отверстиях под винты крепления крышек картера двигателя, особенно у старых мотоциклов, срывается резьба. Если нет возможности нарезать новую большего диаметра, забейте в отверстие с сорванной резьбой строительный пластиковый дюбель и прикрутите крышку шурупом. Держится довольно надежно, и масло не подтекает.

Антон МАЛЬЦЕВ, г. Выборг Ленинградской обл.

ТЕПЕРЬ ЗА ЭЛЕКТРИКУ СПОКОЕН

Из-за короткого замыкания в проводке моего «Иж-Ю5» сгорел выключатель света в правом блоке выключателей. Новый узел в сборе стоит дорого, и я решил восстановить испорченный. В магазине радиотоваров купил два малогабаритных выключателя (стоят – копейки). Из нижней части корпуса блока удалил все внутренности и пропилил надфилем два прямоугольных отверстия. Как узел выглядит после сборки, видно на рисунке. Поскольку радиоприборы рассчитаны на малый ток, в схему ввел два автомобильных реле типа 90.3747. Один выключатель заменил сгоревший, а вторым я включаю противотуманную фару. Когда она включается, основной свет в фаре гаснет. Остаются включенными только габаритные огни. Это нужно, чтобы не разряжался аккумулятор. Ведь в тумане особо не разгонишься, а на малых оборотах двигателя генератора не хватает, чтобы обеспечить током обе фары.

Чтобы при езде в темное время суток яркая подсветка спидометра не раздражала глаза, я подключил последовательно лампочкам регулятор подсветки от КамАЗа (можно взять от ЗИЛа или от автомобилей ВАЗ). Установил его на правом кронштейне фары.

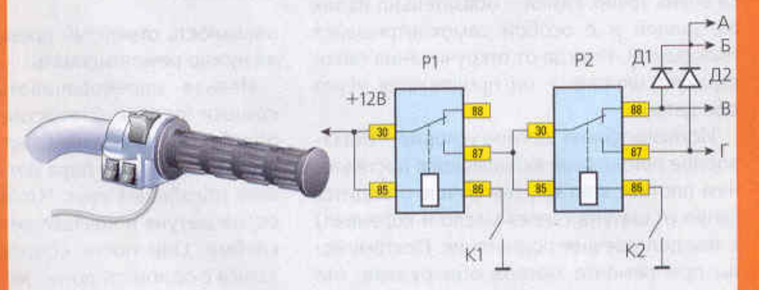


Схема подключения световых приборов: Р1; Р2 – реле 90.3747; Д1, Д2 – диоды КД202; К1 – выключатель освещения; К2 – выключатель противотуманной фары; А – к габаритным огням; Б – к подсветке спидометра; В – к переключателю ближний-дальний свет; Г – к противотуманной фаре.

Со временем отверстие в молоточке прерывателя (которым он насажен на ось) подносилось и приняло овальную форму, в то время как сами контакты были в отличном состоянии. Чтобы восстановить отверстие, я рассверлил его до диаметра 5 мм и запрессовал в получившееся отверстие трубочку, отрезанную от старой телескопической антенны.

Роман САЛОВ, г. Сафоново Смоленской обл.

ПРИЯТЕЛЬ НАДОУМИЛ...

Самая мучительная операция при разборке сцепления отечественных 2-тактных мотоциклов – откручивание гайки, крепящей ведомый барабан. Корончатая шайба, расположенная под гайкой, врезается в нее намертво. В книгах по ремонту мотоциклов описано приспособление, фиксирующее ведомый и ведущий барабаны друг относительно друга. Но чтобы его изготовить, нужно приварить к запасному ведомому диску стержень, который войдет в паз ведущего барабана. А если под рукой нет ни сварочного аппарата, ни лишнего диска?.. Ох и намучился я, пока друг не надоумил вставить в пазы барабанов болт (как показано на рисунке). Гайка открутилась в два счета. Перед тем, как воспользоваться этим советом, не забудьте каким-либо образом застопорить коленвал. Болт выбирайте из металла помягче, чтобы не повредить пазы. И не забудьте: резьба у гайки, которую вы откручиваете, – левая (кроме «Пилота» и «Тулы»).



Айрат САФИН, г. Чистополь, Татарстан

СВЕТЯЩАЯСЯ ЗАЩИТА

Холодно зимой кататься на мотоцикле, но охота пуще неволи. Чтобы защитить хотя бы руки (а они замерзают первыми), я сделал щитки из жесткой двухлитровой пластиковой бутылки от какого-то лимонада. Сначала отрезал нужной длины кусок с горлышком, а затем разрезал его вдоль. К рулю прикрепил хомутами. Проехался – хорошо, тепло... Но чего-то не хватает. Тогда установил на них светящиеся автомобильные форсунки омывателя и подключил их к габаритным огням. Вот теперь то, что надо!



Антон РУЧКИН, п. Темкино Смоленской обл.

ВСПОМНИТ И СКЛЕРОТИК

ПОБЕДИТЕЛЬ КОНКУРСА 1000 руб.

Те, кто ездит на «Юпитерах» без коляски, знают, как тяжело при каждой остановке поднимать его на центральную подставку. Раздобыл я у приятеля боковую подставку от «Иж-49» в сборе и, немного повозившись, приладил ее к переднему креплению двигателя. Радости не было предела! Но стал забывать ее убирать. Прочитав в «Мото» про то, как сделана защита от таких ситуаций на японских мотоциклах, собрал несложную схему.

Контакты реле Р1 нормально замкнутые, а контакты датчика положения боковой подставки ВК размыкаются при убранной подставке. Когда включена «нейтраль», ток идет через контрольную лампочку и датчик «нейтрали». Независимо от того, убрана подставка или нет, двигатель все равно будет работать. Но стоит при неубранной подставке включить передачу, как ток после лампочки, минуя датчик «нейтрали», пойдет через обмотку реле Р1, диод Д2 и контакты ВК. Реле сработает – и его контакты, разомкнувшись, прервут ток, идущий к катушкам зажигания. Двигатель заглохнет.

Чтобы завести его вновь, нужно или включить «нейтраль», или убрать подножку. Чтобы стало понятно, из-за чего заглох двигатель, на панель приборов выведен светодиод. Он светится при откинутой боковой подставке. Схема проста и надежна, однако есть одно «но»: если перегорит лампа «нейтрали», устройство перестанет выключать двигатель, но каждый уважающий себя мотоциклист вовремя заметит эту неисправность и быстро устранит.

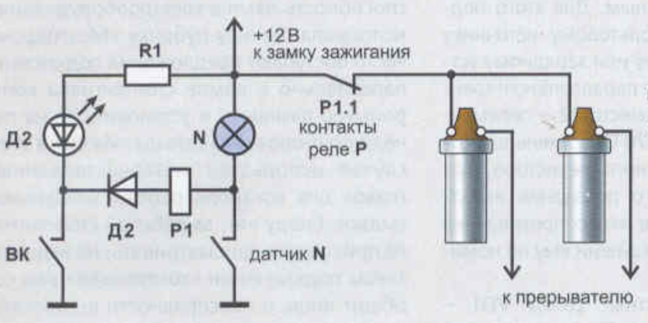


Схема блокировки зажигания при неубранной боковой подставке: Д2 – диод Д226Б (КД105, КД108, КД109); ВК – микропереключатель; R1 – резистор 1,2 кОМ; Д1 – любой светодиод; Р1 – любое реле, срабатывающее при напряжении 6–8 В.

Валерий ЕВТУХОВ, с. Митрофановка, республика Крым

ДАВЛЕНИЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

На моем «Днепре» вышел из строя датчик давления масла. Покупать такой же не стал: когда контрольная лампочка загорится, уже поздно – ехать нельзя. Стрелочный же прибор заранее покажет, что с давлением масла в двигателе неблагополучно, и можно вовремя предотвратить неприятности. Нашел у себя в гараже датчик ММ9, от «Москвича-412», и вкрутил на место штатного (резьба у них одинаковая). А прибор я купил по случаю, на его шкале деления до 5 кГс/см^2 (не знаю, от какого она агрегата – похоже, от грузовика). Соединил, как показано на схеме.

Сергей ПИЩУЛИН, г. Елец Липецкой обл.

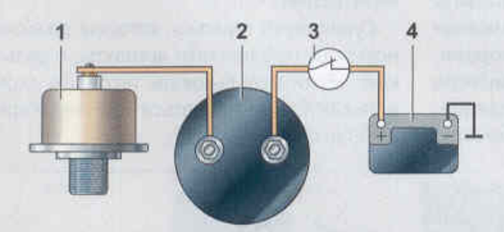


Схема подключения датчика давления:
1 – датчик давления масла;
2 – стрелочный прибор;
3 – замок зажигания;
4 – аккумулятор.

ОТ РЕДАКЦИИ: все приборы, указывающие давление масла, тарированы под «свой» датчик, поэтому не собирайте схему из деталей от разных автомобилей.

Ведущий рубрики Борис ДАХНОВСКИЙ

Вниманию авторов! Направляя материалы в редакцию, обязательно указывайте ваши фамилию, имя и отчество (полностью), паспортные данные (серию, номер, кем и когда выдан), дату и место рождения, адрес и номер телефона.

Константин НОСКО, г. Счастье, Луганская обл., Украина

СТОП-СИГНАЛ – НЕ ДЛЯ ПОНТОВ

Умело использовав свойства геркона, можно избавиться от массы неприятностей

На моей Pannonia перестал работать выключатель стоп-сигнала. Оригинального сейчас не найти, а ходить по рынкам в поисках замены не хотелось. Лень родила решение: датчиком, реагирующим на нажатие педали тормоза, стал геркон. А поскольку ток, потребляемый лампочкой стоп-сигнала, великоват для этой детали, сделал усилитель на транзисторе. Устройство работает так. На рычаге привода заднего тормоза закреплен магнит. При нажатии на педаль рычаг с магнитом приближаются к геркону, и магнитное поле замыкает его контакты. При этом открывается транзистор VTI – лампа загорается. Схема отработала уже несколько месяцев без замечаний.



Датчик стоп-сигнала на герконе: 1 – задний маятник; 2 – трос тормоза; 3 – геркон; 4 – магнит; 5 – рычаг.

При использовании устройства в цепи постоянного тока диод и конденсатор не нужны. Если на вашем мотоцикле 12-вольтовый генератор, номиналы резисторов нужно увеличить вдвое, а затем подобрать такой R2, чтобы падение напряжения на транзисторе было минимальным. Для этого подключите схему к 12-вольтовому источнику питания – аккумулятору или зарядному устройству. Подсоедините параллельно к транзистору вольтметр, а вместо R2 – переменный резистор на 150–470 Ом. Уменьшая сопротивление переменного резистора, добейтесь минимального показания вольтметра. Затем измерьте его сопротивление и впаяйте в схему ближайший ему по номиналу постоянный.

Схема, в которой током управляет транзистор. Голубым цветом выделен выпрямитель для сети переменного тока. Зеленым показано, как изменить схему для регулировки минимального падения напряжения на транзисторе.

Детали недефицитны. Диод VD1 – КД203 или любой другой, рассчитанный на ток не менее 5 А (при 12-вольтной схеме 3 А). Конденсатор С1 – 1000 мкФ Х 16 В. R1 – 41 Ом, 2 Вт. R2 – 100 Ом, 2 Вт. Транзистор VT1 – П210 (можно использовать любой от П213 до П217). Геркон SF1 – любой, с допустимым током до 75 мА.

От редакции. Чтобы не разбить стеклянный корпус геркона, спрячьте его в любой корпус из немагнитного материала, например в алюминиевую или медную трубку подходящего размера, или наденьте на него кембрик. А затем залейте эпоксидной смолой. Кстати, стоит контролировать положение не только тормозных рычагов. Существует еще боковая подставка, которую впопыхах порой забываешь убрать и т. д. При компоновке различных устройств с участием герконов можно использовать то, что они реагируют и на приближение магнита не только к колбе, но и к их торцам.

Вместо усилителя тока на транзисторе допустимо использовать реле. Главное, чтобы ток, идущий через его обмотку, не превысил допустимую для контактов геркона величину. Автомобильные детали не подойдут – выбирайте из радиотехнических.

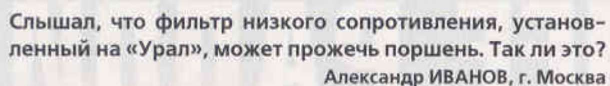
Автор предложения использовал только одну из возможностей геркона. С помощью этой детали контролируется работоспособность ламп в электрооборудовании мотоцикла. В нашу рубрику «Мозгодром» часто поступают предложения подключить параллельно к лампе стоп-сигнала контрольную лампочку и установить ее на панели приборов. Владельцы «Ижей» в этом случае используют незадействованный глазок для контроля работы раздельной смазки. Спору нет, за работой стоп-сигнала приходится присматривать, но ведь при таком подключении «контролька» вам сообщит лишь о неисправности выключателя. А если сгорит лампа? Контролировать лампы поможет геркон. Если намотать вокруг его корпуса несколько витков медной проволоки и пропустить по ней постоянный ток, внутри обмотки возникнет магнитное поле, которое замкнет контакты геркона и зажжет контрольную лампу. Если захотите сделать это на «Сове» или «Пилоте», стоп-сигнал придется включать через выпрямитель, как это сделал на своей Pannonia автор письма. Количество витков зависит от тока, который потечет через обмотку – то есть от мощности лампы, которую вы контролируете. Чем она мощнее, тем меньше витков нужно намотать.

Этим же решением можно воспользоваться, если в цепи несколько потребителей, например указатели поворотов. Если хоть одна лампа перегорит, «контролька» не вспыхнет.

Существуют герконы, которые в магнитном поле не замыкают контакты, а размыкают. Если использовать такой, то «контролька» будет загораться при перегоревшей лампе. ⏮



Для контроля за лампами нужны: 1 – 5 витков провода диаметром 0,6 мм – для указателей поворотов (две лампы по 21) Вт; 2 – 15 витков для лампы стоп-сигнала; 3 – и аж 55 витков для лампы габаритного огня, но можно обойтись и проводом 0,2 мм.



Слышал, что фильтр низкого сопротивления, установленный на «Урал», может прожечь поршень. Так ли это?

Александр ИВАНОВ, г. Москва

Сам фильтр, конечно же, ничего не прожигает. Поршень может прогореть из-за бедной смеси, ведь при меньшем сопротивлении фильтрующего элемента в цилиндр поступит больше воздуха при том же количестве топлива. Особенно это опасно, если ездите преимущественно в режиме максимальной мощности. Чтобы избежать прогара, нужно заново подбирать сечения жиклеров, распылителя и т. д. Единственный совет: спортсмены всегда ведут подбор жиклеров от больших – к меньшим, то есть от богатой смеси – к бедной. Качество смеси проще всего определять по цвету изолятора свечи: он должен быть цвета красного кирпича. Белый или светло-серый цвет соответствуют обедненной смеси, черный – переобогащенной.



Можно ли заменить заднее колесо мотоцикла «Юнкер» более широким? Если да, то посоветуйте, какое влезет?

Андрей ЧУГУЕВ, г. Москва

Подобную переделку может оправдать только ссылка на эстетические требования хозяина к внешнему виду своего мотоцикла. Выполнить ее сложно потому, что цепь проходит очень близко от штатного колеса. Кроме того, более широкое колесо тяжелее штатного, у него и большее сопротивление качению. И учтите, что динамика аппарата ухудшится, а расход топлива увеличится.



Подскажите, пожалуйста, как установить моноамортизатор на «Урал»?

Александр СЕРГЕЕВ, г. Астрахань

В установке в заднюю подвеску одного амортизатора вместо двух есть смысл: каждый из амортизаторов изнашивается по-разному, разными становятся их характеристики, из-за этого маятник при работе подвески начинает изгибаться. Управлять таким мотоциклом мало радости. Чтобы в полной мере ощутить преимущество подвески с одним амортизатором, маятник должен быть очень жестким. В мировой практике известно множество конструкций, и каждая по-своему хороша. При самостоятельной переделке можно взять за образец, например, конструкцию задней подвески «Пилота». Есть смысл изучить опыт самодельщиков, описанный в «Мото», № 6-03 («Тарантул»), № 7-03 («Иж-Ю-стрит»), № 8-03 («Пустынный крыс»). Автору самоделки придется самому принимать решение, что и как делать.



Какие отечественные двигатели можно установить на CZ-125?

Андрей ЮЛДАШЕВ, г. Курск

Двигатель мотоцикла CZ-125 очень компактный, и без серьезной переделки рамы на его место можно уместить только мотор от «Пилота». Но и в этом случае, разумеется, придется переваривать крепления. Напомним: эксплуатация спортивных мотоциклов на дорогах общего пользования без установки световых приборов и последующей сертификации запрещена.

На письма отвечали
Иван КСЕНОФОНТОВ, Борис ДАХНОВСКИЙ

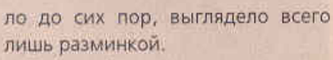
Письма без указания имени автора редакция не рассматривает.

«ДАКАР»

ОГНЕДЫШАЩЕЕ РАЛЛИ

Пределом мечтаний все 195 участников последнего «Дакара» считали пройти 11 тысяч километров трассы и финишировать в столице Сенегала. Неожиданностью же 26-го по счету марафона стали первая – с восьмой попытки! – победа испанского гонщика Хуана Рома и более чем удачный возврат Yamaha в когорту элиты.





2WD – ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

«Дакар» вновь собрал всех ведущих «внедорожных» гонщиков планеты в составе официальной команды КТМ. Пролог прошел на севере Франции, неподалеку от главного города провинции Овернь. Фавориты не торопились: километровую гонку выиграл на легком 450-кубовом КТМ итальянец Маттео Грациани. После снега в Оверни всех ждала непролазная грязь на юге страны. В этих условиях Давид Фретинье (Франция), выступающий на Yamaha 450WR 2WD (полный привод), был вне конкуренции: на африканский континент в Марокко он прибыл лидером.

Здесь двукратный победитель «Дакара» Фабрицио Меони (Италия, КТМ), отметивший 46-летие, пошутил:

– Я выступаю в категории ветеранов, так что организаторы обязаны предоставить мне фору часа в полтора...

После этого «старичок», которого соперники за могучее здоровье окрестили Тосканским Кабаном, на 2-цилиндровом КТМ показал лучшее время на 75-километровом участке – он на 43 секунды опередил южно-африканца Эльфи Кокса (КТМ). Но зачет по сумме этапов возглавил не Меони, а испанец Исидр Эстев Пухоль (КТМ). Для вчерашних же лидеров первый день в Африке выдался неудачным: Давид Фретинье финишировал 36-м (в девяти минутах от лидера), победитель прошлогоднего «Дакара» Ришар Сенкт (Франция, КТМ) упал и приехал на финиш лишь 29-м. Испанец Хуан Рома (КТМ), мотоцикл которого полностью «сжевал» заднюю покрышку, завершил этап 23-м. Впрочем, все, что произошло до сих пор, выглядело всего лишь разминкой.

В шестой день ралли на марокканском этапе (Уарзазат–Тан-Тан) команда КТМ потеряла Джованни Сала – он упал на скорости 120 км/ч, его подобрали со сломанными ребрами. На перегоне Марокко–Мавритания, самом протяженном, стартовать пришлось в ночь, и не все смогли его переварить. Разбились сладкие мечты лидера Исидра Эстева Пухоля – он упал и потерял лидерство. На какое-то время его сменил Фабрицио Меони, но лишь до того момента, когда задняя покрышка его КТМ взорвалась. Лидерство перехватил Сирил Депрэ, но уже на следующий день уступил Хуану Роме.

На старт следующего этапа вышли только 92 мотоциклиста. Постоянным участникам ралли «Дакар» хорошо известен этот сложнейший, ставший легендарным, участок Тиджикджа–Нема (Мавритания). В этот раз его отличал еще и супердлинный СУ, прохождение которого даже у самых быстрых должно было занять более девяти часов. Стартовавший с 24 позиции Сирил Депрэ на финиш приехал первым, но лидером в общем зачете все равно оставался Рома. Ришар Сенкт проигрывал ему немногим более трех минут. Меони опять не повезло: в 200 километрах от финиша от вибрации открутился кронштейн панели приборов. Починил, но потерял много времени.

«БАНДИТЫ НА МАРШРУТЕ!»

На финише 9 этапа участников ожидал незапланированный уик-энд: организаторы предупредили о появлении на маршруте между Мавританией и Мали вооруженных банд. По соображениям безопасности 10 и 11 этапы отменили. Чтобы перебраться в Буркина-Фасо, караван воспользовался запасным вариантом – мотоциклистов переправили в Бамако по воздуху. Маршрут тем самым стал короче на 927 километров. Нет худа без добра: за пять дней гонки по Африке в строю осталось меньше половины мотоциклистов. А могло стать еще меньше: в Бамако термометр показывал плюс 36 в тени.

На старт очередного этапа вышли 77 мотоциклистов. С быстрого, но короткого СУ начался второй акт «Дакара», путь проходил через тропический лес по твердому грунту, сквозь пыльную завесу... Депрэ, постепенно сокращавший отставание от Рома и Сенкта, в этой пыли заблудился и уступил полноприводной Yamaha Давида Фретинье первую для француза победу на африканском этапе. Но порядок в головной группе не изменился, более того, Рома увеличил разрыв с Сенктом до 10 минут.

Фабрицио Меони не раз повторял, что это его последний «Дакар», так что неплохо бы, прежде чем завязать, выиграть хотя бы один СУ. И он сделал это. Между тем лидирующий Хуан Рома не торопился списывать со счетов «стареющего» конкурента и «делить шкуру медведя» в свою пользу:


Подиум: Ришар СЕНКТ, Хуан РОМА и Сирил ДЕПРЭ

– Я не забыл, как в 2000 году, когда я шел с хорошим заделом, за несколько этапов до финиша сломался мотор моего мотоцикла...

Но на предпоследнем этапе на «перегоне» из Мавритании в Сенегал сохранил за собой лидерство.

В последний день гонки на старт вышли оставшиеся в строю 65 мотоциклистов. Заветный финиш на берегу Розового озера – это праздник не только для победителей. Пройти полностью суперсложный маршрут – уже достижение. Оставались последние, решающие 113 километров.

СУ на последних километрах не принес сюрпризов, хотя некоторые могли здесь потерять все: Фретинье совершил «акробатическое падение», но, к счастью, отделался легким испугом и финишировал шестым. Боровшийся до последнего Депрэ не упустил случая выиграть еще один СУ. Рома не рисковал и финишировал только 14-м, но этого результата хватило, чтобы сохранить первую позицию в общем зачете. Испанец восемь раз участвовал в «Дакаре», но это его первая победа. 31-летний гонщик посвятил ее Хайнцу Кинигаднеру – пионеру КТМовского «наступления» в «Дакаре», а ныне руководителю команды.

Трехкратный победитель гонки Ришар Сенкт, разочарованный своим вторым местом (он уступил испанцу 12 минут 38 секунд), уже строит планы реванша:

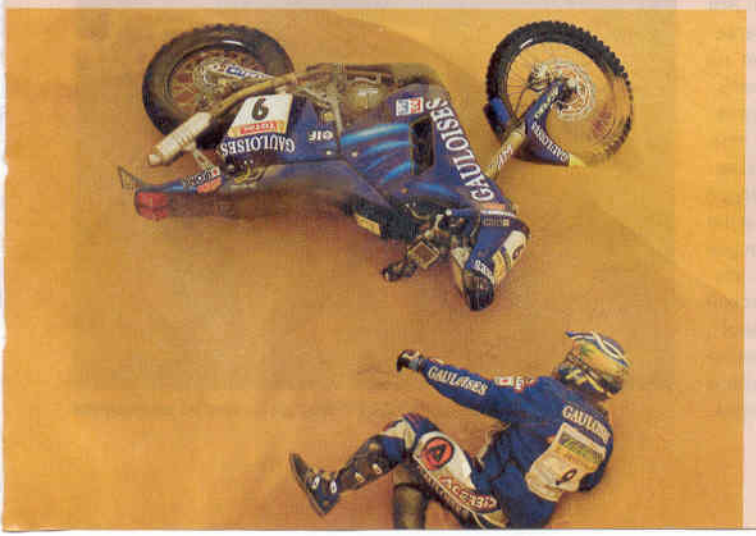
– В следующем году я верну себе титул.

Серил Депрэ, занявший третье место, тоже не удовлетворен. Что же до других звезд, то Меони уже колеблется относительно «ухода на пенсию». Дебютант Давид Фретинье полон энтузиазма и намерен еще не раз выступить на «Дакаре». Его обнадеживает то, что кроме седьмого места в общем зачете и трех побед на этапах он, пилот полноприводной Yamaha, выиграл первое место в категории Super Production – мотоциклов с объемом двигателя менее 450 см³.

Любопытно, что после награждения Хуан Рома (все знают, что француз Стефан Петрансель, шестикратный победитель «Дакара», всегда был его идолом) признался:

– В 1993 году, пока Петер (прозвище Петранселя – прим. авт.) принимал душ, я спер его футболку и два носка. Они до сих пор у меня.

Кстати, Стефан Петрансель на этот раз победил в автомобильном зачете.



ВЛАДИМИР ЧАГИН – ЛУЧШИЙ ГОНЩИК РОССИИ–2003

Престижная награда журнала «За рулем» – «Золотая Ника» в номинации «Лучший российский автогонщик 2003 года» вручена Владимиру Чагину из заводской команды «КамАЗ-Мастер», победителю ралли «Париж–Дакар-2004».

Получив «Нику» из рук главного редактора «За рулем» Петра Меньших, Владимир сказал, что он благодарен всей команде «КамАЗ-Мастер»: «Мы всем доказали, что техника КамАЗа и российские пилоты – лучшие в мире!»


Владимир ЧАГИН


Элизабет ЖАСИНТУ – вновь была на «Дакаре»

КРАСАВИЦА И ГРУЗОВИК

Внешне Элизабет Жасинту (Португалия) выглядит топ-моделью. А ведь она учительница географии. И выступает в гонках за рулем грузовика. На протяжении десяти лет Жасинту участвовала во многих ралли-рейдах на мотоцикле. В том числе и четырех «Дакарах» (1998–2001 гг.). А теперь пересела на грузовик.

ОБКАТКА, ПРИТИРКА...

НЕ СЛОМАТЬСЯ, УПАВ С ПЬЕДЕСТАЛА

Переход Росси в Yamaha объявили ни много ни мало началом новой эры MotoGP. Разговоры сводятся к одному: сумеет ли герой пересудов столь же быстро ехать на Yamaha M1, как и на чемпионской Honda RC211V?.. Знаменитый гонщик 70-х, а нынче не менее знаменитый обозреватель Рэнди Мамола, которому довелось тестировать оба мотоцикла, утверждает, что M1 значительно слабее, и показать на нем достойные результаты невозможно. В противовес ему главный инженер команды Росси Джереми Бёрджесс высказывается предельно ясно: «Валентино выиграет высший титул».

И вот пилот-чемпион на трассе, самой жаркой трассе чемпионата – «Сепанг» в Малайзии (температура во время тестов перевалила за 35 градусов). Здесь проводили свои тесты и представители большинства других команд, так что можно сравнить результаты.



У Макса БЬЯДЖИ (№3) и Сете ЖИБЕРНАУ лучшие результаты на тестах



Вот сухие цифры. Результат Росси – 2'02.75. Это лучше его же рекорда круга, установленного в октябре в гоночных условиях. Партнер Росси по команде Карлос Чека, который «собаку съел» на M1, проиграл целую секунду. Пилоты Honda быстрее, но не намного: Бьяджи – 2'02.585, Жибернау – 2'02.700. Так что у Росси третий результат.

В прошлом году мы сказали бы «всего третий», теперь – «уже третий». Не будем забывать, что то была первая проба сил на незнакомом аппарате. Валентино результат оценил спокойно: «Отличное время. Учтите, что сейчас главная задача – основательно поработать с шасси и шинами». Что же будет, когда в «конюшне» найдут оптимальные настройки? Придется объявить Росси шестикратным чемпионом мира, не начиная борьбы?



Ники ХАЙДЕН: «Я не подведу Honda»

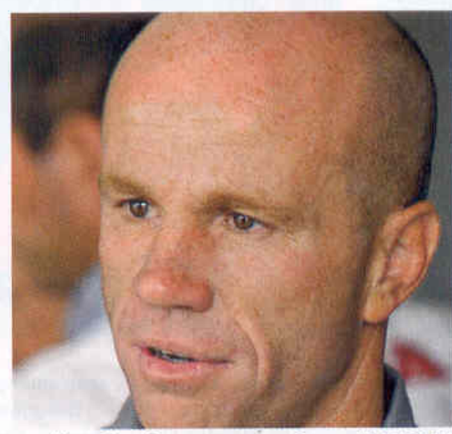
Сам он фаворитом предстоящего чемпионата себя не считает: «Думаю, борьбу за победу поведут Бьяджи, Жибернау и, возможно, Хайден. Капиросси на Ducati также может претендовать на высокий результат». Заметьте, главными претендентами на титул называет пилотов Honda. А кому, как ни ему, «доктору», знать возможности мотоцикла бывшей «своей» фирмы.

Рэнди Мамола, отмечавший слабости M1, обратил внимание на то, что тесты проходили на «Сепанге», где Yamaha традиционно сильна: «Мой прогноз таков, – сказал Мамола. – На некоторых трассах Росси сумеет выиграть, но на большинстве сильнее будет Honda». И подчеркнул важность психологического фактора: «Росси три года подряд почти не знал поражений, а в первых гонках следующего чемпионата наверняка будет проигрывать. Не наступит ли психологический излом, когда на подиум будут подниматься Бьяджи и другие пилоты Honda и Ducati, а ему останется наблюдать за ними снизу?»

РЕВОЛЮЦИЯ СВЕРХУ

А тем временем, в тиши кабинетов администрации MotoGP, произошла еще одна революция – в правилах. Перечень изменений занимает пять страниц убористого текста. Большая их часть интереса для болельщиков не представляет, однако есть нововведения, о которых не умолчать.

Самое значительное – изменение геометрии стартовой решетки. Если раньше пилоты располагались ступенчато, по четыре в ряд, то теперь – по три. Это не просто перестановка слагаемых. Какое преимущество на старте основного заезда раньше получал пилот, выигравший квалификацию, над тем, кто показал, скажем, четвертый результат? Всего четыре метра. Теперь – девять. А по отношению к последующим гонщикам преимущество возрастает в арифметической прогрессии. Таким образом, это нововведение многократно повышает ценность каждого завоеванного места в предварительных заездах, что, сами понимаете, должно привести к существенному обострению борьбы в квалификации.



Недобрый на прогнозы Рэнди МАМОЛА

Еще одно решающее новшество – отмена штрафа stop-and-go. Теперь пилоты должны будут всего лишь проехать по линии пит-лейн с разрешенной скоростью (как правило, это 80–85 км/ч). Смысл понятен. Раньше проштрафившийся пилот, который заезжал на пит-лейн и останавливался на 10 секунд, выбывал из гонки окончательно, теряя шансы на очки – потому иные пилоты предпочитали не возвращаться в гонку. Какой смысл!.. Теперь же наказание смягчается, и у наказанного остается стимул для продолжения борьбы.

И еще одно значительное изменение касается процедуры возобновления прерванной гонки. Если до сих пор рестарт объявлялся минимум на три незавершенных круга, то теперь – на пять. То есть отныне гонка будет считаться завершенной, если была прервана менее, чем за пять кругов до заявленного финиша. Это изменение в правилах снижает вероятность увеличения продолжительности гонки из-за остановки и рестарта, что существенно прежде всего для телевидения.

18 апреля на трассе «Велком» в Южной Африке чемпионат стартует. Наступит начало «новой эры» MotoGP.

Виктор МАМОНТОВ, обозреватель телеканала «Спорт» – специально для «Мото»



Валентино РОССИ всегда в центре внимания

→ ГОНКИ НА ЛЬДУ

А ДЕБЮТАНТЫ-ТО «ЗУБАСТЫЕ»



Наша сборная: Н. КРАСНИКОВ, И. ИВАНОВ, В. ХОМИЦЕВИЧ

Командный чемпионат мира прошел на знаменитом высокогорном катке в немецком Инцеле. В составе сборной России чемпион мира Виталий Хомицевич и два дебютанта – Николай Красников и Иван Иванов.

Хомицевич и Красников «делают» опытнейшего Гюнтера Бауэра, а вдогонку следом и спортсменов других сборных. Во втором раунде финала Хомицевич упал в заезде с финнами, оказался лишь четвертым в гонке с австрийцами. Но вновь молодцом себя показал Красников, постоянно финишировавший первым (15 очков из 15). Не испортил обедни и Иванов. Все старания немцев достать по очкам россиян ничего не дали. Сборная России в 22-й раз выиграла чемпионат мира.

26-Й КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА:

1. Россия – 52 очка; 2. Германия – 45; 3. Австрия – 35.

В СБОРНОЙ МАЛО МЕСТ

Старания Международной мотоциклетной федерации (FIM) увеличить количество стран-участниц личного чемпионата успехом не увенчались. От своих первоначальных заявок отказались Монголия и США. Места освободились, и одно дополнительное досталось России. За право представлять страну развернулись ожесточенные баталии. Своего кандидата – юниора Станислава Архипова проталкивала Уфа, Саранск отстаивал кандидатуру Юнира Базеева. В конце концов предпочтения отдали Архипову.

Не попал в сборную и шестикратный чемпион мира Кирилл Дрогалин. Однако он и его одноклубник Базеев горевали недолго: с согласия МФР оба получили лицензии на право выступать за Белоруссию. FIM не возражала.



ПОЕХАЛИ ДАЛЬШЕ...



Максим БАРАБОШКИН

Первый четвертьфинальный раунд личного чемпионата мира прошел в Заальдельдене (Австрия). По его итогам Максим Барабошкин (1 место) и Александр Балашов (3 место) прошли в следующий этап соревнования. Второе место у австрийца Франца Цорна.

То, что Кирилл Дрогалин не попал в состав сборной России, задело самолюбие чемпиона мира. Теперь он выступает за республику Беларусь. Свои возможности он продемонстрировал во втором четвертьфинальном раунде личного чемпионата мира в Куусанкоски (Финляндия): в финальном заезде Дрогалин победил, на втором и третьих местах соответственно Дмитрий Буланкин и Юнир Базеев.

Третий четвертьфинальный раунд проходил в Оулу (Финляндия). И вновь в числе лидеров наши. Красников оказался единственным гонщиком, победившим во всех семи заездах. Единственный «не наш» Аакко на втором месте, далее – Иван Иванов, Юрий Поликарпов и Владимир Лумпов.

Сборная России в предварительной части чемпионата мира не понесла «кадровых» потерь: все восемь гонщиков прошли в следующий раунд. А Виталий Хомицевич и Максим Захаров допущены сразу в полуфинал.

РАЗОШЛИСЬ ПО-ДЖЕНТЛЬМЕНСКИ

Финал 44-го личного чемпионата России прошел в Каменск-Уральском. Из-за неудачно составленного внутреннего календаря гонок за «бортом» российского финала остались самые именитые «ледовики» – они участвовали в личном чемпионате мира.

В их отсутствие довольно легко выиграл титул сильнейшего гонщика страны Виталий Хомицевич. В первый день гонок он не потерял ни единого очка. Однако в эпизоде столкновения с Владимиром Лумповым (Саранск) мог недосчитаться сразу трех... При выходе из последнего виража мотоцикл, на тот момент еще действующего чемпиона страны Владимира Лумпова, резко потерял скорость, и преследовавший Хомицевич врезался в него. Обошлось без падения. Таранивший финишировал первым, но ему грозила дисквалификация на заезд. Лумпов убедил рефери, что в столкновении вины Хомицевича не было. На этом инцидент был исчерпан.

Звание вице-чемпиона России завоевал Иван Иванов (Каменск-Уральский). Бронзовая награда у Владимира Лумпова. В перечне результатов стоит вспомнить четвертое место «взлетающего» 18-летнего дебютанта – Дмитрия Хомицевича – младшего брата чемпиона.

Личный чемпионат России

1. В. Хомицевич - 27 очков; 2. И. Иванов - 25; 3. В. Лумпов - 23; 4. Д. Хомицевич (Каменск-Уральский) - 22; 5. Н. Красников (Уфа) - 21; 6. И. Дроздов (Уфа) - 21.

ПАМЯТИ ЛЮБИЧА

В подмосковном Видном прошел международный турнир памяти четырехкратного чемпиона мира Владимира Любича. Вход на стадион «Металлург» был бесплатный, так что три тысячи зрителей заполнили все трибуны.

Гонщику из Благовещенска Максиму Барабошкину достался главный приз. Второе и третье место у Владимира Лумпова и Юнира Базеева.



Борьбу ведут Виталий ХОМИЦЕВИЧ (на внешней дорожке) и Николай КРАСНИКОВ

КРОСС

СОСЕДИ СЦЕПИЛИСЬ...

ЗИМНИЙ КУБОК РОССИИ

Максим Лебедев живет в подмосковных Люберцах, Дмитрий Паршин – в Малаховке. Почти соседи. Они же соседствуют в турнирной таблице зимних соревнований по мотокроссу. На гонках за зимний Кубок России, прошедших в Люберцах, доминировал Лебедев, используя все преимущества «родных стен». Паршин занял второе место. В Нижнем Новгороде, где прошел зимний «Трофей России», победил Паршин.

Первый этап зимнего чемпионата России, который состоялся в Зеленограде, принес победу Дмитрию Паршину. Но впереди два этапа, в их ходе продолжится поединок соседей.

Зимний Кубок России

Класс «85»: 1. А. Стряпан (СПб, «Невский берег»); 2. И. Кодомцев (Пенза, «Сура»); 3. А. Валякин (Бронницы, Моск. обл., МК БЮЗ). **Класс «125»:** 1. Р. Орехов (МВО, «Пирамида»); 2. А. Куприянов (Пенза, «Сура»); 3. Д. Антошин (Видное, Моск. обл., АМО). **Класс «250»:** 1. М. Лебедев (Пенза, «Сура»); 2. Д. Паршин (Москва, «Юкос»); 3. С. Фролов (Калуга, «Экстрим»).

Зимний «Трофей России»

Класс «85»: 1. А. Стряпан; 2. И. Кадомцев; 3. А. Теплов (Орел, СТК МиГ). **«Открытый на шипах»:** 1. Д. Паршин; 2. С. Голубев (Сарапул, Удмуртия); 3. М. Лебедев. **«Открытый без шипов»:** 1. А. Садилов (Мышкин, Ярославская обл., «Орион»); 2. А. Коковякин (Пермь, «Лукойл»); 3. П. Иванов (Подольск, «Мострансавто»).



КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ МФР НА 2004 г.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ (ЛИЧНЫЙ)

17-18.04	Пелагиада (Ставропольский край)
1-2.05	Кондрово (Калужская обл.)
29-30.05	Курск
4-5.09	Зеленоград (Москва)
18-19.09	Смоленск

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ (СУПЕРЛИГА)

3-4.07	Тюмень
7.07	Магнитогорск
10-11.07	Челябинск
7-8.08	Скопин (Рязанская обл.)
14-15.08	Пенза
21-22.08	Сызрань
11-12.09	Нефтеюганск (Ханты-Мансийский АО)

ПЕРВЕНСТВО РФ СРЕДИ МОЛОДЕЖИ

22-23.05	Яхрома (Московская обл) – зона «А», зона «Б»
5-6.06	Сызрань – зона «А»
5-6.06	Озерск (Челябинская обл.) – зона «Б»
12-13.06	Копейск (Челябинская .обл.) – зона «Б»+ДЮСТШ
19-20.06	Наро-Фоминск (Московская обл.) – зона «А», зона «Б»
26-27.06	Осташков (Тверская обл.) – зона «А», зона «Б»
17-18.07	К.-Уральский – зона «А», зона «Б»+ДЮСТШ
17-18.07	Мончегорск (Мурманская обл.) – зона «А»
24-25.07	Рубцовск (Кемерская обл.) – зона «Б»
28-29.07	Топки (Кемеровская обл.) – зона «Б»
31.07-1.08	Томск – зона «Б»
7-8.08	Кострома – зона «А»
28-29.08	Нелидово (Тверская обл.) – зона «А», зона «Б»
4-5.09	Златоуст (Челябинская обл.) – зона «Б»
11-12.09	Фролово (Волгоградская обл.) – зона «А»
25-26.09	Ковров (Владимирская обл.) – зона «А», зона «Б»
9-10. 10	Оренбург – зона «Б»

КУБКИ РОССИИ (ПО СУПЕРКРОССУ, В КЛАССАХ «ХОББИ» И «ВЕТЕРАНЫ»)

8-9.05	Москва – суперкросс
8-9.06	Яхрома (Московская обл) – «Хобби»
22-23.05	Челябинск – «Ветераны»
26.05	Магнитогорск – «Ветераны»
26-27.06	Владикавказ – «Ветераны»
3-4.07	Харовск (Волгоградская обл.) – «Хобби»
10-11.07	Яхрома – «Хобби»
11. 08	Кузнецк (Пензенская обл.) – суперкросс
14-15.08	Курск – «Ветераны»
21-22.08	Коломна (Московская обл.) – «Ветераны» + Кубок МФР
28-29.08	Кострома – «Хобби»
11-12.09	Яхрома – «Хобби»
11-12.09	Сочи – «Ветераны»

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ (МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКАМИ)

26-27.06	Сафоново (Смоленская обл.)
3-4.07	Харовск (Свердловская обл.)
21-22.08	Ирбит (Свердловская обл.)

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ (МОТОЦИКЛЫ С КОЛЯСКАМИ В КЛАССЕ «650»)

28-29.08	Богданович (Свердловская обл.)

ТРОФЕЙ «ПАРКА ЭКСТРИМ»

31.07-1.08	Яхрома (Московская обл.)

НА ТРАССЕ – ЖЕНСКИЙ ДЕНЬ

Те зимние гонки представляли собой борьбу в снежном месиве, засасывающем колеса мотоциклов. Тем не менее, «кроссачи» охотно отделялись от трассы на трамплинах и уходили в длинный прыжок. Среди взлетающих пилотов две фигурки выделялись особым изяществом и стройностью. Это были молодые женщины – Виктория Пермякова и Наталья Владимирова. На финиш они пришли не первыми. Но и не последними.

ВИКА

Стройность у Вики – от предыдущей профессии: с 16 лет она работала моделью в Доме молодежной моды. Складывалась замечательная жизнь: поездки, знакомства, ежедневная возможность одеться в новое и стильное – все, о чем мечтается любой девчонке, превратилось в реальность. Разве могла в такой жизни минуть ее любовь? В 18 лет Вика вышла замуж за красавца-фотографа, в 23 родила сына Николашу...

Тут и сказке конец. Есть в карьере модели естественное ограничение – возраст. Вместе с ним приходят зрелось суждений, переоценка ценностей, зачастую – развод... И новые увлечения, не всегда связанные с личной жизнью.



Сначала была картинка: затянутый в черную кожу байкер на крутом мотоцикле. Захотела сама такой стать. И появился у нее «Иж-Юпитер», он продержался у хозяйки четыре года.

НАТАША

Жизнь ее, плавно протекавшая в подмосковных Люберцах, с мотоспортом поначалу никак не была связана. Напротив даже: закончив колледж железнодорожного транспорта, девушка готовилась связать свое будущее с рельсами, вагонами, вокзалами. Не случилось. Компания «Российские железные дороги» лишилась ценного кадра в ту минуту, когда Наташа влюбилась в красавца-байкера в «косухе». Ах, эти кожаные штаны на шнурках!.. От судьбы не уйти, а Сергею – от Натальи. Знакомство закончилось счастливым – сегодня уже трехлетним – браком. Она следует простому принципу: «Что ему нравится, – то и мне.» Нравился же Сергею мотоцикл.

ПРЯМИКОМ В СПОРТ

Навсегда останется благодарна Вика первому тренеру, Анатолию Твердошинскому, мастеру спорта по мотокроссу, начальнику Московского городского автомотоклуба. Поначалу, когда случайно познакомились, о спорте не было и речи: элементарно хотела научиться ездить на мотоцикле. Получив первые навыки, с удовольствием гоняла по ночной Москве в компании байкеров. Потом у Вики появился первый «японец» – 400-кубовый Suzuki, а с ним произошел плавный переход в спортивную реальность. Трансформацию желаний Вика объяснила так: «Надоело кататься без толку...» Ритуальный ежедневный «уличный круг», по ее словам, людей не объединяет: несмотря на кажущуюся сплоченность, сближения душ не происходит – «каждый остается сам за себя».

Новые друзья-гонщики другие. Внимательны, обязательны в обещаниях. Надежные парни помогали, не дожидаясь особых просьб...

У Наташи супруг-байкер предложил однажды: «Не хочешь сдать на мотоциклетные «права»?» Училась ездить у инструктора Виктории. Получила водительские права, потянуло в спорт. Получила во владение «убитый» кроссовый CZ. «Для начинающего – нормально», – утешила Вика... Занималась год. Что было совсем непросто: родила ребенка. Бывало, материнские хлопоты отрывали на неделю от тренировок – если «мелкий» болел. Но потом могла месяц гонять «до упора» каждый божий день... Семья помогала – с малышом сидели по очереди то муж, то мама, то свекровь.

Если Наташа – из начинающих, то Виктория – уже опытная гонщица. Несмотря на то, что откатала только 2 зимних сезона (летний пропустила из-за травмы), включена в символическую женскую сборную России, которая создана для подготовки к Кубку ФИМ среди женщин 2005 года.

На жизнь зарабатывает инструкторской работой – готовит мотоциклистов по категории «А». Мужики, собравшиеся сдавать на «права», поначалу снисходительны и недоверчивы к девушке-инструктору. Но только до первого ездового занятия. После чего приходит мгновенное признание. Вместе с уважением и легкой завистью.

ГОНКИ НА СНЕГОХОДАХ

ДАМЫ И ДИРЕКТОРА

Первый этап 7-го чемпионата России по снегоходному кроссу на машинах отечественного производства состоялся в начале зимы в Коломне (Московская область), второй – в Угличе. Прошлогодний чемпион России из Нового Уренгоя Алексей Цыбовский («Факел») выиграл оба этапа. Его земляк Максим Шевченко («Ямбург») по сумме результатов следует на втором месте (2 и 3 места), а одноклубник Вадим Троцай – третий (3 и 5 места). В Угличском этапе потеснил на пьедестале почета спортсменов из Нового Уренгоя москвич Сергей Зоткин («Олимп»), он занял 2-е место. Приз зрительских симпатий получил Александр Галяпо из Рыбинска – за темпераментную езду.



Уверенное превосходство уренгойцев объясняется не только долгой зимой на околополярной родине и успешным финансовым положением команд города, но и их прекрасной «накатанностью». В перерывах между внутрироссийскими гонками спортсмены выезжают за границу для участия в чемпионате Европы. Правда, уже на импортной технике.

Среди юношей возглавляют личный зачет Алексей Милющенков («Буран»), Александр Волода («Факел»), Александр Касьянов (УМПО), Никита Настенко («Факел»). В группе юниоров лидируют Денис Рязанцев, Александр Дударов, Денис Смирнов (все – «Сатурн»), Василий Ждан («Факел»).

Еще одно любопытное наблюдение из Углича. К концу второго дня соревнований интерес зрителей к заездам профессионалов немного ослаб (сказался холодный ветер и для многих чрезмерный прием согревающих напитков). Но когда объявили о женском и «директорском» заездах, толпа вновь потянулась к трассе. Было на что посмотреть: ухоженные и «навороченные» импортные снегоходы, хрупкие дамы в ярких шлемах, господа в дорогих фирменных костюмах... Хотя скорости на этой «великосветской тусовке» были черепашьи, народ шумно болел – кто за своих начальников, кто за приглянувшихся представительниц слабого пола...

Третий этап пройдет в конце зимы в Уфе.

ТРИАЛ

СЕНСАЦИЙ ХОТЬ ОТБАВЛЯЙ

Сенсация личного чемпионата мира по триалу в залах: финал Гран-при Германии (4-й этап) прошел без Дуга Лампкина – он не преодолел барьер заездов в классификации. Вторая сенсация: впервые в зале выиграл Тахакиша Фуджинами, а действующий чемпион мира Адам Рага не смог справиться с ним, «обнаглевшим японцем». Но и второе место позволило испанцу сохранить за собой лидерство в общем зачете.

Гран-при Франции (5-й этап) расставил все по местам. Фуджинами «сдулся», Лампкин опять уступил Раге. Испанец ушел в отрыв от шотландца на 4 очка.

Чемпионат мира (после пяти этапов из 12):
1. А. Рага (Gas-Gas) – 44; 2. Д. Лампкин (Montesa-Honda) – 40; 3. Т. Фуджинами (Montesa-Honda) – 32; 4. А. Кабестани (Испания, Beta) – 26; 5. Г. Джарвис (Великобритания, Cherco) – 20; 6. М. Фрейха (Испания, Montesa-Honda) – 18.



«Каскадер» Тахакиша ФУДЖИНАМИ

«Я ПАРНЯМ ЗАДАМ ЖАРУ!»

Лайя Сайнц, 18-летняя испанка, купается в лучах славы. Четырехкратную чемпионку мира и двукратную чемпионку Европы команда Montesa-Honda пригласила в свой состав. Не долго думая, Лайя согласилась. «Моя мечта – стать сильнейшей в мировом юниорском первенстве, и я готова побеждать соперников-парней».

До перехода в новую «конюшню» Сайнц выступала за Beta.

ПЕРСПЕКТИВА

СЯДЕМ НА «БЕЛОРУСОВ»

Представители Национальной российской мотоциклетной федерации (НРМФ) посетили минский завод «Мотовело», провели переговоры о поставке в Россию мотоциклов для мотокросса, триала и мотобола. Соглашение достигнуто. Одновременно в Минске подписан договор о сотрудничестве. Цены на технику будут сравнимы с ценами на подержанные мотоиномарки.

Задняя подвеска белорусского аппарата – с прогрессивной характеристикой, двигатель – стандартного «Минска» (125 см³). «Кроссач» уже опробовал член технической комиссии НРМФ мастер спорта Геннадий Плотников и положительно отозвался о технике. В планах завода оснащать мотоциклы и 250-кубовыми моторами, минчане собираются выпускать и кроссовые «полтинники».


Кроссовый «125»

По информации НРМФ, в нынешнем году в Россию поступит до одной тысячи единиц белорусских мотоциклов. 5 июня в Тамбове под патронажем федерации пройдут первые соревнования по мотокроссу в классе 125 см³ на призы «Мотовело».

Материалы рубрики «Спорт» подготовили:
Вадим АЛЕМБИКОВ, Константин КОМКОВ, Иван КСЕНОФОНТОВ, Анатолий ЛЕЛЬЕВР, Борис СИНЕЛЬНИКОВ, Эдуард СВЕРДЛИКОВ, Наталия ЛЮБИМОВА.
Ведущий рубрики – Николай САМАРИН.


НОВЫЙ
выпуск
МИР
мотоциклов
2004
За рулем
выпуск девятый
ISSN 1560-3286
СЕРИЙНЫ
МОДЕЛИ
МИРА
С ПОДРОБНЫМИ ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ
ТРИУМФ Тракстон 900
ЦЕНЫ
Дивайд
МОТОЦИКЛЫ
БУДУЩЕГО
ОТКРОЙ
СЕЗОН!









Москва,
ул. Автомоторная, д. 2
«МОТОРЫ «СУЗУКИ»
Т.: 153-32-71, 504-3092
E-mail:sansanih@mtu-net.ru







ЗАПЧАСТИ • АКСЕССУАРЫ • ОДЕЖДА
ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ МОТОТЕХНИКИ



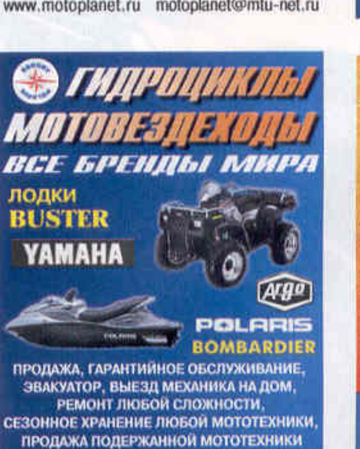


Дмитровское шоссе, 98а т. (095) 777 3893
Мытищинский авторынок, 91 км МКАД т. (095) 995 8635
www.motoplanet.ru motoplanet@mtu-net.ru







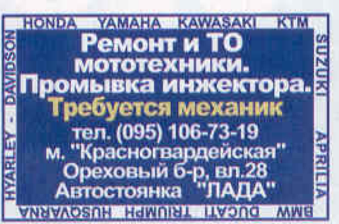








запчасти, ремонт, прокат, опт
т.: 935-66-79
м."Калужская"
38 квартал.Юго-запад, к.5А
м-н "Автолюбитель"
www.scooterforce.ru





ЗАПЧАСТИ
для скутеров и мотоциклов
японского производства
новые и б/у
в наличии и на заказ
150 м от метро "Марьино",
ул.Люблинская, д.126 а.
Отдельно стоящий павильон.
www.motolain.boom.ru
Тел.: (095) 109-6646, 743-8535



✓ снегоходы ✓ подвесные лодочные моторы
✓ мотовездеходы ✓ одежда, аксессуары
✓ амфибии-ARGO ✓ центр-сервис, запчасти
✓ мототехника
✓ гидроциклы

Балаклавский пр-т, 33 (КСК «Битца»)
(095) 318-3547, 768-8817
Т./Ф. (095) 318-6784

По вопросам размещения
рекламы в журнале
« МОТО» обращайтесь
в рекламное бюро
«За рулем» по телефонам:
978-6167, 978-0389,
факс: 978-0012,
e-mail: kut@zr.ru



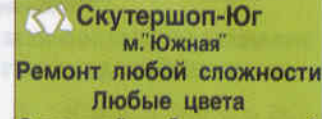
Владивосток офис тел./факс: (4232) 222-356
Владивосток склад тел.: (4232) 405-615
Большой выбор японской мототехники
скутеры,мотоциклы,лодочные моторы
Магазин мототехники Фокс г.Владивосток
ул.Мордовцева 8/4
ФОКС
WWW.MOTOFOKS.VTC.RU
e-mail: MOTOFOKS@MAIL.RU
новые и б/у без пробега по РФ
запчасти и аксессуары к ним
Москва тел: (095) 945-55-34



HONDA - YAMAHA - SUZUKI - KAWASAKI
BiGMOTO.RU
ПОДРОБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ НА WWW.BIGMOTO.RU
Москва, ул.Академика Королева, 21
(территория станции кузовного ремонта)
(095)218-6383
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО, НИЗКИЕ ЦЕНЫ
ЛУЧШАЯ МОТОТЕХНИКА ИЗ ЯПОНИИ
ПРЯМЫЕ ПОСТАВКИ С МОТОАУКЦИОНОВ
info@bigmoto.ru



Скутершоп-Север
Японские
скутеры б/у
Гарантия
Тел.: 480-03-96, 960-98-69
www.SCOOTERSHOP.ru



Скутершоп-Юг
м."Южная"
Ремонт любой сложности
Любые цвета
Огромный выбор запчастей
Тел.: 314-02-80, 778-19-28
www.SCOOTERSHOP.ru



Мото Рэст www.motorest.ru
МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРА
•Honda•Yamaha•Jawa•Peugeot
ATV
•Honda•Yamaha
•Bombardier•Dinli
•Polaris
СНЕГОХОДЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
•Arctic Cat•Тайга•Буран•Рысь
ГИДРОЦИКЛЫ
•Yamaha•Polaris•Bombardier
Щелковское ш., 5
(ф-ка "Сокол")
(095) 967-1636, 163-4487



мотоцентр
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
SUZUKI
Kawasaki
HARLEY-DAVIDSON
BOMBARDIER
HONDA
YAMAHA
POLARIS
Продажа • Обмен • Ремонт
ул. Вербная, 2
м. «Пионерская», м. «Удельная»
т./ф.: (812) 304-4703, 304-7104.
www.peter-bike.com
SELENIA MOTO RIDER
SELENIA
90 лет опыта
GILERA
PIAGGIO
MALOSSI
Kawasaki
Selenia Moto Rider
высококачественные масла для
мотоциклов и скутеров. Рекомендованы
Piaggio, Gilera, Malossi, Kawasaki.
Москва: м-н "Зенит" 268-6065,
"Вояж Авто" 278-5423,"Байкленд" 596-8100,
С.-Петербург (812) 317-8268, 108-6613,
Краснодар (8612) 53-25-96,
Казань (8432) 72-83-28,
Челябинск (3512) 71-89-30,
Пенза (8412) 63-23-65.
Приглашаем регионы к сотрудничеству
(095) 755-8511

ШЕДЕВРЫ ОТ LIQUI MOLY

LIQUI MOLY **МОТО** МАСЛА ХИМИЯ



Подробная информация на сайте **www. LiquiMoly.ru**
или по телефону **(095) 728-3857**

МАГАЗИН "ЗЕНИТ"
МОТОСАЛОН

м. "Сокольники", Сокольническая пл., 9, т. (095) 268 6065, 269 3764



Уникальное предложение!!!

ПРОДАЖА ТЕХНИКИ В КРЕДИТ

Скутеры DAELIM с гарантийным сроком **2 года!**

Гипермаркет запчастей 30000 наименований

Лучший в Москве выбор отечественной мототехники

Более 50 моделей дорожных скутеров от ведущих мировых производителей (новые и б/у)

Мотошлемы * Мотовездеходы (ATV) * Тюнинг

agv uvex HJC E-TON



FORCE marine

СЕРВИС-ЦЕНТР
по ремонту и обслуживанию мототехники



Продажа Б/У и новой техники
Принимаем технику на комиссию
Запчасти и расходные материалы

Компания ФОРС МАРИН Москва, ул. Болотниковская, 36А

(095) 50-50-188, 790-5452



в наличии и на заказ

- Мотоциклы, скутера
- мотоаксессуары и одежда - пошив
- запчасти и расходники для импортных и отечественных:
  - √ мотоциклов
  - √ скутеров
  - √ снегоходов
- ремонт техники

Тел./факс: (095) 775-1408, 268-9908 Заказ запчастей:268-9595
www.motokvartal.ru, E-mail:motokvartal@mtu-net.ru
г.Москва, Сокольническая пл., 4, Галерея Спорта, Павильоны: 01, 7, 11«А», 41

ARCTIC CAT POLARIS YAMAHA ski-doo LYNX

ЗАПЧАСТИ ДЛЯ СНЕГОХОДОВ



Гусеницы - Kimpex USA
Аккумуляторы - YUASA, VARTA
РОЛИКИ, ШКИВЫ
ПРОФИЛИ НАПРАВЛЯЮЩИХ
РЕМНИ ВАРИАТОРА
ВЕТРОВЫЕ СТЕКЛА и т.д.

СТАТУС-АВТО
(095) 945-44-15 Нижняя Масловка д.3 офис 10
945-35-28 E-mail: statusauto@mtu-net.ru



ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ ЭКИПИРОВКИ, ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ И АКСЕССУАРОВ ДЛЯ МОТОТЕХНИКИ

ROOF	LASER
BMC	WISECO
HIFLO	FERODO
HJC	SHOE
JT	FACTORY
YUASA	DENSO
D.I.D.	SMITH
IRIS	MP-ASU
HELD	KAPPA

ALPINESTARS
AKRAPOVIC

ПРИГЛАШАЕМ РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ





ЦЕНЫ НА МОТОТЕХНИКУ

Модель	Класс/ назначение	Двигатель (тактность, цилиндры, объем,см³)	Мощность, л.с.	Год выпуска	Цена	Салон, телефон
Мотоциклы						
Honda GL1800A4 Gold Wing	туризм	4-6-1832	118	2004	26990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda GL1800A4 Gold Wing Red	туризм	4-6-1832	118	2004	27490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda ST1300A4 Pan European	туризм	4-4-1261	126.5	2004	26490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VT750 C4 NEW Shadow	кастом	4-2-745	65	2004	11490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VTX1800C4	кастом	4-2-1795	103	2004	15990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTX1300C4	кастом	4-2-1312	75	2004	13990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda VFR800A4 ABS	спорт-туризм	4-V4-782	106	2004	17490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda VTR1000S4	суперспорт	4-L4-999	136	2004	19490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600RR4	суперспорт	4-4-599	123	2004	14990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBR1000RR4 NEW Fireblade	суперспорт	4-4-998	175	2004	17990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBR600F4	спорт	4-4-599	110	2004	12490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB600F3	неоклассик	4-4-599	95	2003	10490 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CB900F4 Hornet	неоклассик	4-4-919	110	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CB1300F4	неоклассик	4-4-1300	116	2004	14990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CBF600S4 NEW	неоклассик	4-4-599	95	2004	11790 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda CBF600S4 ABS NEW	неоклассик	4-4-599	95	2004	12990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XL 1000V4 Varadero NEW	турист-эндуро	4-2-996	94	2004	16990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XL 650V4 Transalp NEW	турист-эндуро	4-V2-647	53	2004	12190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda CR250R4	кросс	4-1-249.4	-	2004	8690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR100R4/CRF100F4	эндуро	4-1-99.2	-	2004	3390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda XR70R4/CRF70F4	эндуро	4-1-71.8	-	2004	2690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda XR50R4/CRF50F4	эндуро	4-1-49.4	-	2004	2390 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Aprilia RSV Mille STD	спорт	4-2-998	130	2004	17791 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Caponord	эндуро	4-2-998	98	2003	15883 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia SL 1000 Falco	спорт	4-2-998	118	2004	17251 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Aprilia Pegaso 650 IE	эндуро	4-1-652	47	2003	10646 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha FJR 1300	спорт-туризм	4-4-1295	145	2004	15700 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YZF R6	спорт	4-4-599	123	2004	12450 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha DT 125 R	эндуро	2-1-125	12	2004	4238 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XJ 900 S	дорожный	4-4-900	92	2004	9350 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XJ R 1300	дорожный	4-4-1300	106,5	2004	11500$	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Benelli TRE900 Tornado	спорт	4-3-900	138	2004	27604 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-650	40	-	9099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XVS 650 A	чоппер	4-2-650	40	-	9899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YZF-R1	спортбайк	4-4-998	172	-	17099 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YZF-R6	спортбайк	4-4-600	123	-	12849 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XV 1700 Warrior	чоппер	4-2-1700	85	-	19299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XJR 1300	дорожный	4-4-1251	106	-	11899 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha BT 1100	дорожный	4-2-1063	65	-	12600$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha FZS 1000 Fazer	дорожный	4-4-998	143	-	12499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha FZ 6 Fazer	дорожный	4-4-600	98	-	9449 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XV 1600 Wild Star	чоппер	4-2-1600	63	-	14499 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha XVS 1100 Drag Star	чоппер	4-2-1100	62	-	11299 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha XT 600	эндуро	4-1-600	40	-	6699 $	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha WR 450 F	эндуро	4-1-450	60	-	8849 $	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Suzuki GSX-R 1000	спортбайк	4-4-988	164	2003	15899 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki GSX-R 600 new	спортбайк	4-4-599	-	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1400	классик	4-4-1402	106	2004	11999 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki DL 650 V-Strom new	туризм	4-2-645	-	2004	9999 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki SV 650	классик	4-2-645	70	2004	9690 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki GSX 1300 R	спортбайк	4-4-1299	175	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Suzuki VL 1500	чоппер	4-2-1462	67	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	40	2004	2800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
ИЖ Юнкер	дорожный	2-2-350	24	2003-2004	43000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ИЖ Планета	дорожный	2-1-350	-	2003-2004	28000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Урал Волк	чоппер	4-2-745	45	2004	83000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Урал Соло	классик	4-2-/	-	2004	68000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
ЗиД «Курьер»	дорожный	2-1-200	-	2004	23000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
ММВЗ «Минск»	дорожный	2-1-125	-	2004	18000-24000 руб.	«Отечественное мото» info@rusmotobike.ru
Kawasaki Vulcan 2000 Classic NEW	чоппер	4-2-2053	90	2004	17699 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Vulcan 1600 Classic NEW	чоппер	4-2-1552	67	2004	11999 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Vulcan 1600 Mean Streak NEW	чоппер	4-2-1552	73	2004	12999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki Vulcan 800 Classic	чоппер	4-2-805	55	2004	8609 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-10R NEW	суперспорт	4-4-998	175	2004	14599 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Ninja ZX-6R	суперспорт	4-4-636	118	2004	10669 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki Ninja ZX-6RR	суперспорт	4-4-599	115	2004	11369 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Kawasaki ZRX 1200 круглая фара	дорожный	4-4-1164	122	2004	9809 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru

Kawasaki Z 1000	дорожный	4-4-953	127	2004	10999 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Kawasaki Z 750 NEW	дорожный	4-4-748	82	2004	8099 €	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Kawasaki ER 500	дорожный	4-2-498	50	2004	5249 €	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha XV 1700 PC Road Star Warrior	чоппер	4-2-1670	85	2004	17999 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZF-R1 NEW	спорт	4-4-998	172	2004	15999 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha YZF-R6	спорт	4-4-600	123	2004	11899 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FJR 1300	туризм	4-4-1298	143.5	2004	16569 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha TDM 900	дорожный	4-2-897	86	2004	11819 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XV 1600 A	чоппер	4-2-1602	62	2004	13499 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Yamaha XVS 1100 A	чоппер	4-2-1063	62	2004	11599 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha XVS 650	чоппер	4-2-649	40	2004	8459 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha FZS 600 N NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8699 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha FZS 600 Fazer NEW	стрит	4-4-600	98	2004	8769 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Скутера						
Geely JL125T-23	скутер	4-1-125	12	2003	1800 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Geely JL150T-8	скутер-макси	4-1-150	15	2003	2400 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Omaks MT50QT-2	скутер	4-1-50	4	2004	1350 $	АБС Холдинг (095) 995-89-39
Omaks MT50QT-20	скутер	4-1-50	4	2004	1150 $	АБС Холдинг (095) 945-70-50
Hyosung SF50 Prima	скутер	2-1-49	4	2003	1800 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Zongshen ZS50QT-4B	скутер	2-1-49	3	2003	850 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-89-90
Suzuki AN650K3 Burgman ABS new	скутер	4-4-638	55	2004	договорная	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Suzuki AY 50	скутер	2-1-49	4	2003	2950 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Honda SH150	суперскутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda SZX50SX/XX	скутер	2-1-49,4	5.64	2003	2990 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda SES 150 Dylan	суперскутер	4-1-153	16	2004	4990 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Yamaha XP 500 T-max	скутер	4-2-499	43	-	10599$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha NEOS 100	скутер	2-1-100	7.4	-	2937$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha AEROX 50	скутер	2-1-49	7	-	2969$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
ЗиД «Пилот»	мокик	2-1-50	-	2004	19000 руб.	«Отечественное мото» (095) 485-54-10
Piaggio NRG MC-3	скутер	/-/-49.4	6.2	2003	3300$	Sccoteria (095) 502-66-16
Piaggio Typhoon 50	скутер	/-/-49.4	6.4	2003	2900$	Sccoteria www.piaggio.ru
Piaggio Typhoon 125	скутер	/-/-125	13.7	2003	3900$	Sccoteria (095) 502-66-16
Мотовездеходы (ATV)						
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	42	-	11999$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 350 Banshee	спорт	2-2-350	46	-	7899$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFM 660 R	спорт	4-1-660	46	-	10099$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFZ 450	спорт	4-1-450	-	-	9899$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Yamaha YFS 200 Blaster	спорт	2-1-200	21	-	4899$	ПАНАВТО Ко (095) 780-55-55
Yamaha YFM 125 A Grizzly	спорт	4-1-125	8.6	-	4949$	ПАНАВТО Ко (095) 974-62-68
Honda TRX650FA4 Rinkon	универсальный	4-1-650	32	2004	13490 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX500FA4 RUBICON	утилитарный	4-1-499	27	2004	10290 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Honda TRX400FA4 Ranger AT	универсальный	4-1-400	20	2004	9690 $	АОЯМА МОТОРС (095) 276-90-00
Honda TRX350FE4	утилитарный	4-1-350	19.5	2004	8190 $	АОЯМА МОТОРС www.aoyama.ru
Hyosung TE 100	-	2-1-/	-	2004	2400 $	БАЙК-ЛЕНД (095) 596-81-00
Hyosung TE 50	-	2-1-49	-	2004	1990 $	БАЙК-ЛЕНД www.bikeland.ru
Yamaha Grizzly 660	утилитарный	4-1-660	50,3	2004	11693 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 350X Warrior	спортивный	4-1-348	30	2004	7749 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	утилитарный	4-1-660	55	2004	11600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-45-94
ЗиД «Фермер»	утилитарный	2-1-/	-	2004	34000 руб.	«Отечественное мото» (095) 509-23-10
Yamaha YFM 660 FWA Grizzly	туризм	4-1-660	42	2004	11149 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-22
Yamaha YFM 400 FWA Kodiak	туризм	4-1-400	26.4	2004	9199 $	«Вулкан Моторс» www.vulcan-motors.ru
Yamaha YZM 660 R Raptor	спорт	4-1-660	46	2004	9799 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21
Катера						
Finmaster 5700	отдых	подвесной мотор	60-115	2004	24800 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодки (надувные резиновые)						
Yamaran B-380	отдых	подвесной мотор	-	2004	1445 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Yamaran B-400	отдых	подвесной мотор	-	2004	1635 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Лодочные моторы						
F2.5 AMHS	-	4-1-72	2.5	2004	870 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
3 AMHS-MALTA	-	2-1-70	3	2004	730 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
9,9 FMHS	-	2-2-246	9.9	2004	1940 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
25 BMHS	-	2-2-496	25	2004	2525 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
40 XMHS	-	2-2-703	40	2004	3085 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
55 BEDL	-	2-2-760	55	2004	5120 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
75 CETOL	-	2-3-1140	75	2004	6300 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
130 BETOL	-	2-4-1730	130	2004	8110 $	АВТОКОНЦЕПТ (095) 3-63-63-63
Снегоходы						
Yamaha RX Warrior LTD	спорт	4-4-100	145	2004	13900 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha Viking 540E	утилитарный	2-2-540	45	2004	8690 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha GT 800	туризм	2-2-800	135	2004	11600 $	Нахимовский, 32 (095) 129-29-07
Yamaha RX 1 Warrior, Mountain NEW	спорт-туризм	4-4-998	145	2004	13099 $	«Вулкан Моторс» (095) 504-28-21



ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР
Kawasaki
ПРОДАЖА • СЕРВИС • ЭКИПИРОВКА • TRADE-IN
Запчасти • Комплектующие • Моторезина • Масла • Аксессуары
НОВЫЕ И СЕКОНД-ХЭНД МОТОЦИКЛЫ И СКУТЕРЫ:
• HONDA
• YAMAHA
• SUZUKI
• KAWASAKI
Ninja
ZX-6RR
Mr. Moto salon
uvex
ОДЕЖДА И АКСЕССУАРЫ
KINGS TIRE
НЕДОРОГАЯ КАЧЕСТВЕННАЯ РЕЗИНА
Vesrah
РАСХОДНЫЕ МАТЕРИАЛЫ
YUASA
e-mail: mrmoto@mail.ru
www.mr-moto.ru
Москва, ул. Эйзенштейна, 1, м. «ВДНХ», подземная автостоянка возле памятника «Рабочий и колхозница», т. (095) 181-2028/4255, т/ф (095) 187-6334
г. Санкт-Петербург, ул. Дибуновская, 37, литера А, т. (812) 431-1118/1122, т/ф (812) 431-0163



АОЯМА МОТОРС

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

VTX1300

2004

www.aoyama.ru





НАШИ САЛОНЫ В МОСКВЕ:

Волгоградский пр-т, д.18 276-9000

ТК "Твой Дом", 24-й км МКАД Юг 548-8627

ТК "Крокус Сити", 66-й км МКАД 942-9533

Наши региональные дилеры:

г. Ижевск - ООО "Аояма Ижевск" - (3412) 44-5508

г. Пермь - ООО "Аояма Пермь" - (3422) 67-7434

г. Екатеринбург - ООО "Аояма Урал" - (3432) 52-0001

г. Челябинск - ООО "Шин-Инвест" - (3512) 62-1001

г. Самара - ЗАО "Автоимпорт" - (8462) 16-1969

г. Краснодар - ООО "Макс Моторс" - (8612) 64-0077 (доб.167)

г. Сочи - ООО "Макс Моторс" - (8622) 60-2363

Сервисный центр мототехники:

ул. Вавилова, д.69А 132-1220, 132-122

